



GESCHICHTE

- V 100 im Bergischen Land
- IV K im Erzgebirge 1990
- DB-Dampf im Echaztal



FAHRZEUGE

- 25 Jahre Baureihe 401
- 03.10 mit Neubaukessel
- FK 262 dampft wieder

LOKMagazin

2/2016 Februar | EUR 7,90

A: EUR 8,90 | CH: CHF 15,80 | BeNeLux: EUR 9,30 | DK: 88,00 DKK

LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE



Aktuelle Streckenchronik
Wer fährt wo im deutschen Netz?



Neubau-Dampfloks im Vergleich

Baureihen 23/23¹⁰

So unterschieden sich die
1'C1'-Maschinen von DB und DR

»Manch Grandioses erkennt man erst aus einem gewissen Abstand«

Leserstimme auf ZEIT ONLINE

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Spektakuläre Fotografien, aufgenommen aus atemberaubenden Perspektiven, zeigen Deutschlands Eisenbahn, wie man sie noch nicht gesehen hat.

192 Seiten · ca. 170 Abb. · 27,0 x 29,0 cm

€ [A] 41,20

sFr. 53,90

€ 39,99

ISBN 978-3-95613-015-1

www.geramond.de



Entdecken Sie Deutschlands Bahnlandschaft – von Norden bis Süden und von Westen bis Osten – in faszinierenden Bildern namhafter Fotografen.

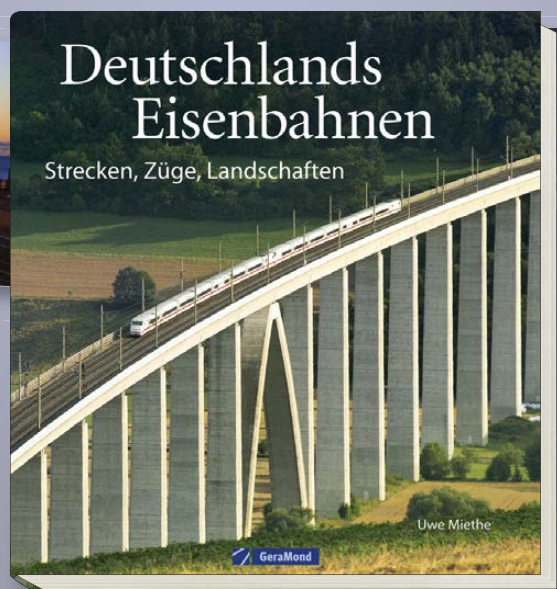
192 Seiten · ca. 170 Abb. · 26,8 x 28,9 cm

€ [A] 41,20

sFr. 48,50

€ 39,99

ISBN 978-3-95613-020-5



Faszination Technik

GeraMond

Jetzt online stöbern unter

www.geramond.de

oder gleich bestellen unter

Tel. 0180-532 16 17 (0,14 €/Min.)



Rudolf Heym
Verantwortlicher Redakteur

Eisenbahnfreunde sind ja ...

... manchmal etwas wunderlich: In der DDR noch hatte ich gute Freunde, die etwa eine polnische Dampflokomotive einfach nicht beachtetten, weil ja keine DR-Nummer daran prangte. Und heute gibt es noch immer welche, die jede Bundesbahnlokomotive per Beschluss uninteressant finden. So etwas konnte ich nie.

Und deshalb oute ich mich hier und jetzt als Fan der DB-23er: Tolle Lok! In Aktion habe ich sie natürlich auch erst nach der Wende bei Sonderfahrten erlebt. Und live ist das sowieso alles immer viel schöner! Auch ist sie eine Dampflokomotive, die von hinten richtig gut aussieht. Nur der Höhengsprung zwischen dem „tiefer gelegten“ Tender und dem hohen Führerhaus gefällt mir nicht.

Wie herrlich hätte wohl eine Oberklasse der 23er ausgesehen: Achsfolge 1D2, drei Zylinder, 1.850 mm Treibraddurchmesser, leicht verlängerter Kessel von der 01.10? Und die dann blau oder grün lackiert ... doch halt. Ehe Sie mich der Spinnerei bezichtigen: Ihnen wie stets viel Freude und Gewinn beim Blättern in unserem Magazin! Herzlich

Rudolf Heym



Schneeweißer Dampf, also gute Verbrennung: 023 054 macht vor dem – zugegebenermaßen leichten – N 5665 von Lebach (ab 6:42 Uhr) nach Neunkirchen an der Saar (an 7:23 Uhr) eine sehr gute Figur (21. Mai 1975)

Wolfgang Bügel/
Eisenbahnstiftung

Neubaustrecke Erfurt – Halle/Leipzig eröffnet

8

LOKMagazin
 www.lok-magazin.de


DB und NE-Streckenchronik 2015

14

 Heft
Februar
 2016

2

**AKTUELL****DB**
 DB AG: NBS Erfurt – Halle/Leipzig
 DB Netz: Friesenbrücke zerstört
8
10**Streckenchronik**

Der Rückblick auf das Bahnjahr 2015

14

Privatbahnen

Lappwaldbahn: TWE-Strecke gekauft

30

Bahnindustrie

Siemens: Vectron für die DB

32

Museum

Döllnitztalbahn: Verlängerung geplant

33

Österreich

ÖBB: Unfall am Semmering

34

Schweiz

SBB: Cisalpino geht zum Schrott

38

Weltweit

Schweden: MTR für S-Bahn Stockholm

40

Rubriken
 Leserbrief, Händler, Impressum
 Vorschau
113
114**TITEL****Die Dame und die Aktivistin**
 Die Bundesbahn fing an mit einer neuen
 Personenzug-Dampflokomotive der Reihe 23,
 die Werke brauchten dann aber lange, bis alle
 abgeliefert waren. Die Reichsbahn zog mit
 ihrer 23.10 nach und ließ sich in nur
 zwei Jahren 113 Stück liefern. Welche war
 schöner? Welche besser?

42

Zum Titelbild
 Die Bundesbahnlokomotive 23 019 und die Reichs-
 bahnmaschine 23 1019 in Neuenmarkt-Wirs-
 berg am 19. Mai 2013


Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung

Von Remscheid-Lennep nach Dieringhausen



92

Porträt:
Die Baureihe 401

54



102

IV K im Erzgebirge 1990

FAHRZEUGE

228 mal um die Erde

Fahrzeugporträt der Baureihe 401: 1991 – vor 25 Jahren – begann der fahrplanmäßige Einsatz der ersten deutschen Hochgeschwindigkeitszüge. Was diese 60 Einheiten bis heute geleistet haben, ist in jeder Hinsicht außergewöhnlich

54

Neuer Kessel

Die einst stromlinienverkleideten Dampfloks der Baureihe 03.10 erhielten bei der Bundesbahn neue Kessel. Leider währte ihr Einsatz nur bis 1966

68

26,4 Meter Länge

Schon 1950 entstanden die ersten neuen, vierachsigen Reisezugwagen für die Bundesbahn

74

Allein-Unterhalterin

Mit alten preußischen Nassdampfloks „wurstelte“ man in Königstein herum. Doch 1954 leistete man sich etwas Neues ...

80

Nur wenige blieben erhalten

Bis in die 50er-Jahre hinein überlebten auf den süddeutschen Gleichstrom-Lokalbahnen einige urige Triebwagen

86

GESCHICHTE

Quer durch das Bergische Land

Eine eigenartige Rückzugspolitik betrieb die Bundesbahn in den 80er-Jahren: V 100 mit „Silberlingen“ ersetzten Schienenbusse. Die Lokfans erfreute das, aber der Schein trog: Das Angebot wurde immer schlechter

92

Das historische Bild

Zwei Esslinger Triebwagen in Gütersloh Nord im Winter 1965

100

IV K statt Bus

Zwischen Cranzahl und Neudorf wurde 1990 die Straße aufwendig in Ordnung gebracht. Der Linienbus konnte nicht mehr fahren und wurde durch Schmalspurzüge ersetzt, welche die 99 1608 zog

102

Zehn Prozent Steigung!

Die steilste gemischte Reibungs- und Zahnradbahn in Deutschland fuhr zwischen Honau und Lichtenstein in Schwaben. Mit der württembergischen Hz hatte man auch die stärkste Zahnradlok

106

Schlusspunkt

Winter 1980: 244 054 im eisigen Leipziger Hauptbahnhof

115



Mit dem IC zur Schule

■ Wohl einmalig ist der Schulweg für die rund 250 Schüler aus dem von der Schweiz umgebenen „Jestetter Zipfel“ nach Singen seit Fahrplanwechsel in doppelter Hinsicht. Sie queren auf ihrer Fahrt nicht nur die Schweiz, sondern müssen zudem ab Schaffhausen einen vom Landkreis Konstanz „freigekauften“ IC nutzen. Der Transport mit der RB ist aufgrund Kapazitätsproblemen nicht möglich.

AWA

Trunkenheit im Führerstand

■ Am 21. November musste ein Lokführer eines Zuges der von der Vogtlandbahn betriebenen Linie VL 1 Zwickau – Kraslice wegen Trunkenheit seinen Dienst abbrechen. Zuvor hatte ein Fahrgast Alkoholgeruch wahrgenommen und die Polizei informiert. Das Ergebnis des am Hp Zwotental durchgeführten Alkoholttest ergab 0,5 Promille. Der 33-Jährige wurde daraufhin durch einen anderen Mitarbeiter abgelöst.

AWA

Wachablösung

Am 13. Dezember 2015 hat National Express den Betrieb auf zwei Nahverkehrslinien in Nordrhein-Westfalen übernommen. Schon vor dem Fahrplanwechsel liefen die Talent II-Triebzüge des Unternehmens in Umläufen der Linie RE 7. Am 9. Dezember durchfahren 442 369 und 442 368 Meerbusch Bösinghoven. Nur wenige Tage später entschied die Bayerische Eisenbahngesellschaft, dass das Unternehmen auch den Betrieb der S-Bahn Nürnberg ab 2018 übernehmen soll

Egon Pempelforth



Dreisprachige Warnung

■ Im Bahnhof Lebach hat man sich auf Flüchtlinge mit geringen Deutschkenntnissen eingestellt. Ein offizielles Warnschild an einem nicht beschränkten Fußgängerüberweg mit Drängelgitter warnt dort in arabischen Sprachen vor Zugverkehr. Dass das Schild berechtigt ist, zeigt ein tragischer Vorfall, der sich Ende November in Bürstadt ereignete. Dort starb ein 27-jähriger Afghane beim Versuch, einen ähnlichen Überweg noch vor dem herannahenden Zug zu überqueren.

LM



Marco Frühwein



Ein Eröffnungszug befährt am 9. November 2015 die Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt. Seit Fahrplanwechsel wird sie planmäßig von den ICE-Linien 15 und 50 befahren

Volker Emersleben/Deutsche Bahn

HALLE/LEIPZIG – ERFURT

Schnellfahrstrecke eröffnet

Das Deutsche Bahnnetz ist Ende 2015 um 123 Kilometer gewachsen: Mit Eröffnungsfahrten und Feierlichkeiten in Halle, Leipzig und Erfurt ist die neue Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen den drei Großstädten am 9. Dezember eröffnet worden. Ein Meilenstein der Verkehrsgeschichte

Mit der Parallelfahrt zweier Sonderzüge und Veranstaltungen in Halle (Saale), Erfurt und Leipzig wurde am 9. Dezember 2015 die 123 Kilometer lange Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle eröffnet. Nach der Auftaktveranstaltung in Halle fuhren 411 029 „Leipzig“ und 411 073 „Halle“ nach Erfurt, wo zur anschließenden Parallelfahrt nach Leipzig Hbf 415 004 „Erfurt“ bereit stand. Zwischen Leipzig Flughafen und Leipzig Hbf benutzte auch Bundeskanzlerin Angela Merkel diesen Zug.

Prominente Gäste

Bei der zentralen Eröffnungsfeier in Leipzig, an der neben der Bundeskanzlerin auch die Ministerpräsidenten von Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen teilnahmen, bezeichnete der DB-Vorstandsvorsitzende Rüdiger Grube die neue Strecke als Meilenstein auf dem Wege zur Fertigstellung der Schnellbahnverbindung Berlin – München im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8. In zwei Jahren werde mit der Eröff-

nung des letzten Neubauschnitts die Fahrzeit Berlin – München auf weniger als vier Stunden verkürzt. Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 haben sich die Fahrzeiten zwischen Erfurt und Halle/Leipzig halbiert.

Fahrzeiten verkürzen sich

Die ICE sind rund 40 Minuten schneller in Halle und rund 30 Minuten schneller in Leipzig. Davon profitieren auch die Verbindungen zwischen Dresden und Frankfurt (Main) sowie Berlin und Frankfurt (Main). Die

Neubaustrecke ist die derzeit innovativste Strecke im Netz der Deutschen Bahn. Die Brückenkonstruktionen sind zum Teil preisgekrönt; erstmals wird das Zugsteuerungssystem ETCS Level 2 eingesetzt, das ohne Signale an der Strecke auskommt. Nach Testfahrten und Genehmigungsverfahren wurde die Strecke in den vergangenen Monaten geprüft und in Betrieb genommen. Mit der Betriebsgenehmigung des Eisenbahn Bundesamtes konnte die Inbetriebnahme am 8. Dezember 2015 abgeschlossen werden. LBI



Ein Eröffnungszug im Erfurter Hauptbahnhof. Deutlich verkürzt haben sich die Fahrzeiten von hier nach Halle/Leipzig

Leonard Bergsteiner



265 027 passiert am Vormittag des 16. September 2015 mit ihrem Holzzug zur Firma Egger das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Brilon Stadt. Der Holzverkehr ist beachtlich gestiegen Matthias Müller

DB CARGO

Starker Güterverkehr ins Eggerwerk

Gut ausgelastet sind gegenwärtig die Güterzüge zur Anschlussstelle Egger bei Brilon Stadt. Das Holzwerk wird an Werktagen außer Samstagen vormittags täglich bedient. Es befindet sich auf dem im Personenverkehr nicht befahrenen Abschnitt der Strecke Brilon Wald – Büren. Zum Einsatz gelangt dabei eine Lokomotive der Baureihe 265. Gelegentlich wird nachmittags ein zweiter Bedarfszug eingelegt. Die Züge erreichen zum Teil eine beachtliche Länge. MMÜ

S-BAHN BERLIN

DB gewinnt Ringausschreibung

Die Ausschreibung für das Teilnetz „Ring“, die die heutigen Linien S 41, S 42, S 46, S 47 und S 8 der Berliner S-Bahn umfasst, konnte die DB-Tochter S-Bahn Berlin GmbH für sich entscheiden, nachdem es zuletzt keine Mitbieter mehr gab. Grund für den Absprung diverser Interessenten waren vor allem die mehrfach geänderten und ihrer Ansicht nach überzogenen Ausschreibungsmodalitäten. Der offizielle Zuschlag erfolgte am 21. Dezember 2015. Der Verkehrsvertrag läuft ab 2021 für 15 Jahre. Der finanzielle Unterschied zum Altvertrag soll etwa 370 Millionen Euro betragen. 191 neue S-Bahn-Züge vom Konsortium Stadler/Siemens sollen nach und nach bis Herbst 2023 in Betrieb genommen werden. Sie erhalten ein modernes Design, sollen aber in der vertrauten Farbgebung lackiert werden. Neben einer modernen Antriebs- und Steuerungstechnik sind Neuerungen für den durchgängig begehbaren Innenraum angebracht. AWA/LM



Modernes Design – vertraute Farbgebung:
Studie der neuen Berliner S-Bahnen Siemens

DB | NEWS

Umbau Dortmund Hbf

Im März 2017 sollen Umbauarbeiten am Dortmunder Hauptbahnhof beginnen. Bis 2024 sollen alle Bahnsteige mit Rolltreppen und Aufzügen ausgestattet und der Fußgängertunnel verbreitert werden. Ab 2018 werden die Bahnsteige erneuert. Zudem erhält der Ausgang Nord eine neue Fassade und Geschäftsräume. Die Kosten für den Bahnhofsumbau liegen bei 130,5 Millionen Euro. LM

CNL-Aus in 2016 geplant

Die Deutsche Bahn sieht laut einem internen Schreiben keine Möglichkeit, ihre Nachtzüge in der Zukunft rentabel zu betreiben. Aus diesem Grund sollen die CNL-Züge bereits Mitte 2016 eingestellt und durch nächtliche ICES und IC-Busse ersetzt werden. Mit der ÖBB verhandelt die DB über einen Weiterbetrieb eines Teils der Nacht- und Autozüge. AWA

RE Dresden – Wrocław

Nach knapp zehnmonatiger Unterbrechung wurde am 13. Dezember 2015 die Direktverbindung zwischen Dresden und dem polnischen Breslau/Wrocław wieder aufgenommen. Mangels in Polen einsetzbaren Triebzügen tritt DB Regio als Subunternehmen der Länderbahn (DLB; vormals Vogtlandbahn) auf. Zudem gibt es seit Fahrplanwechsel weitere Umsteigeverbindungen in Görlitz, wo nun neu Anschluss nach Zgorzelec und weiter nach Węgliniec und Jelenia Góra besteht. AWA



Nur noch Schrottwert hat die Eisenbahn-Klappbrücke der Friesenbrücke bei Weener, nachdem ein Frachter das Bauwerk gerammt hatte. Der Wiederaufbau wird mehrere Jahre dauern

DPA

DB | NEWS

Emschertalbahn wieder bei DB Regio

Seit Fahrplanwechsel ist die Emschertalbahn wieder in Hand von DB Regio, nachdem der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) diese Strecke nach der Ausschreibung dem Sauerlandnetz zugewiesen hat.

MMÜ

Anzeige

Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter
www.lokmagazin.de/abo

DB Netz erhöht Trassenentgelte

Die DB Netz AG erhöht im Fahrplanjahr 2017 die Entgelte für die Trassen- und Anlagennutzung um durchschnittlich 2,4 Prozent. Mit den Einnahmen finanziert sie den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur.

LM

LEER – GRONINGEN

„Emsmoon“ rammt Friesenbrücke

Am Abend des 3. Dezembers 2015 verursachte der unter der Flagge von Antigua und Barbuda fahrende Frachter Emsmoon einen schweren Unfall, indem er aus bisher nicht geklärter Ursache in die geschlossene Eisenbahn- und Fußgängerbrücke bei Weener fuhr. Deren Mittelteil sowie die Hebeteknik wurden derartig schwer beschädigt, dass nach Einschätzung eines DB-Sprechers eine Reparatur nicht mehr infrage kommen dürfte. Teile der Brücke mussten noch am Abend des Unglücks abgetragen werden. Verletzt wurde niemand. Nach Einschätzung der Deutschen Bahn könnte es Jahre dauern, bis ein Ersatzbau zur Verfügung steht. Fünfzehn Zugpaare, die zwischen Groningen und Leer werktäglich verkehren, müssen nun bis auf weiteres eingekürzt und auf dem deutschen Streckenteil durch Busse ersetzt werden. Die Strecke wurde 1876 in Betrieb genommen. Die Brücke wurde nach einer Sprengung im zweiten Weltkrieg in 1951 neu gebaut. Seit November 2006 führen durchgehende Züge von Groningen nach Leer.

AM/GF

DB REGIO

Pesa Link kommen später

Ende November wurde bekannt, dass nach der Länderbahn und der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) auch DB Regio Lieferverzögerungen bei den Dieseltriebwagen des Typs Link des polnischen Herstellers Pesa hinnehmen muss. Ursprünglich wollte DB Regio zum 30. Juni 2016 den neuen Verkehrsvertrag auf der Strecke Frankfurt (Main) – Dieburg (Netz „Dreieich“) mit sieben dreiteiligen und zwei zweiteiligen Link aufnehmen. Nun kommt ein Ersatzkonzept mit Triebzügen der Baureihen 646 und 642.

AWA



Hier könnte bald eine Oberleitung hängen: 233 367 verlässt den Bahnknoten Schwandorf mit einem Containerzug gen Süd Roland Wirtz

ELEKTRIFIZIERUNG HOF – REGENSBURG

Hohe Priorität zu erwarten

Die Elektrifizierung der Naabtalbahn Hof – Regensburg soll eines der wichtigsten Bahn-Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) sein. Das sagte der Bundestagsabgeordnete und Verkehrsausschuss-Vorsitzende Andreas Burkert bei einer Veranstaltung in Weiden im November. Die Elektrifizierung der Naabtalbahn werde zu den 20 wichtigsten Schienenprojekten gehören und könne in die „Top Ten“ aufsteigen, so Burkert. Mit der Elektrifizierung würde eine rund 180 km lange Fahrdrathlücke im Schienenkorridor Ostseehäfen – München/Österreich geschlossen. Dies wäre auch eine Entlastung für die stark frequentierte Bahnachse zwischen Würzburg und München. Die deutsche Bahn will nach der Elektrifizierung eine zweistündliche IC-Linie von München über Hof Richtung Dresden einführen.

RW

DB REGIO NRW

Köln - Düsseldorf: Neue RE-Linie

Um die Anzahl der RE-Verbindungen auf der besonders stark frequentierten Strecke zwischen Düsseldorf und Köln von stündlich zwei auf drei zu erhöhen, fährt seit Fahrplanwechsel die seit Jahren geforderte neue Linie RE 6a zwischen den beiden am Rhein gelegenen Großstädten. Im Gegensatz zu den bestehenden Linien RE 1 und RE 5 verkehrt der RE 6a linksrheinisch über Dormagen statt rechtsrheinisch über Leverkusen und braucht dabei geringfügig länger. Über Köln Hbf hinaus werden die neuen Züge nach Köln/Bonn-Flughafen durchgebunden. Zum Einsatz kommt die Baureihe 425 in Doppeltraktion. Die Linie wird allerdings nur für ein Jahr existieren. Ab Dezember 2016 wird sie in die regulären RE 6 übergehen. AWA

Lesen
Sie noch oder
sammeln
Sie schon?



Diese hochwertigen Acryl-Sammelkassetten helfen Ihnen, Ihre LOK MAGAZIN-Ausgaben zu ordnen. In jede Kassette passt ein kompletter Jahrgang.

1 Acryl-Kassette

€ 18,95

Best.-Nr. 75004

15% gespart bei 5 Acryl-Kassetten

€ 79,95

Best.-Nr. 75005

Jetzt bestellen unter:
www.lokmagazin.de oder
Telefon 0180-532 16 17

BAUREIHEN | TICKER

Baureihe 218/225

Mit Fristablauf am 28. November 2015 ist 218 005 (225 805) aus dem Betriebsbestand ausgeschieden. Damit sind nur noch vier 225 bei DB Cargo (früher DB Schenker Rail): 225 802, 225 803, 225 809 und 225 073. SI

Baureihe 605

Seit Fahrplanwechsel wird der Fernverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen vollständig von den dieselbetriebenen ICE der Baureihe 605 (ICE-TD) erbracht. Auf der Linie Hamburg – Aalborg verkehren hingegen nur noch IC3. AWA

Baureihen 611/612

Die DB hat am 19. Dezember 2015 bei einem Teil der Triebzüge der Baureihen 611 und 612 die Neigetechnik abgeschaltet. Als Grund gab sie ein möglicherweise defektes Bauteil im Neigetechniktrieb an. Die Fahrzeiten auf den Einsatzstrecken in Baden-Württemberg, Bayern und Thüringen verlängerten sich um bis zu 20 Minuten. LM

Baureihe 628

Die rot-weißen „Sylt Shuttle plus“-628 von DB Fernverkehr kommen auch im Nahverkehr zum Einsatz. Zwei 628 bilden den Verstärkerzug 81821 nach Niebüll, welcher Westerland (Sylt) um 18:52 Uhr verlässt. AWA



Nochmal nach Stuttgart ging es für die 181 215 (Bh Frankfurt/Main) am 4. Dezember 2015 mit IC 2055 aus Saarbrücken

Peter Garke

BAUREIHE 181

Einsätze stark zurückgegangen

Der Großteil der IC-Züge nach Saarbrücken wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember gestrichen. So verlor die Baureihe 181 ihre letzten Leistungen vor IC-Zügen. Im neuen Fahrplan wurden ihre Einsätze deshalb stark verringert: Das EN-Paar 452/453 (Moskau – Paris Est) wird zwischen Karlsruhe und Straßburg von einer 181 gezogen, zudem stehen PbZ-Züge im Umlaufplan. AWA

BAUREIHE 115

Planmäßig nur noch mit PbZ-Zügen

Im laufenden Fahrplanjahr kommen die Loks der Baureihe 115 planmäßig ausschließlich für die Bespannung von PbZ-Zügen zum Austausch von Loks und Wagen zwischen den Werken sowie vor Zu- und Abstellfahrten in München zum Einsatz. Bespannungen von IC-Zügen gab es nach dem Fahrplanwechsel noch auf der Gäubahn Singen – Stuttgart. AWA

BAUREIHEN-NEWS



Baureihe 140

Die letzten noch im Einsatzbestand vorhandenen sieben doppeltraktionsfähigen Maschinen der Baureihe 140 kommen auch immer noch als Pärchen zum Einsatz. Wendebahnhöfe sind aktuell Großkorbetha und Dillingen. Auch vor dem Coilganzzug Oberhausen – Andernach sind die Maschinen noch fast täglich zu sehen. Am 24. November 2015 zogen 140 858 und 843 den Zug durch Bonn Hbf. Peter Garke



Baureihe 103

Die bislang in Frankfurt stationierte 103 113 hat zum Fahrplanwechsel keinen neuen Umlaufplan bekommen. Die Lok war zum Redaktionsschluss in München abgestellt, über weitere Einsätze war nichts bekannt. Noch 2015 kam die Lok mit InterCity-Zügen über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim – Stuttgart (Bild) bis in die baden-württembergische Landeshauptstadt. Charly Kissel



Seit über 100 Jahren verbindet die alte Oderbrücke – hier mit Umleiter-EC nach Warschau – Küstrin-Kietz mit Kostrzyn in Polen. Ab 2018 wird die Fachwerkbrücke durch eine Neukonstruktion ersetzt Bodo Schulz

ODERBRÜCKE KÜSTRIN

Neubau ersetzt Fachwerkbrücke

Die Deutsche Bahn wird die alten Eisenbahnbrücken über die Oder bei Küstrin durch Neubauten ersetzen. Am 10. Dezember 2015 entschied in Neuhausen ein Preisgericht über das Aussehen der neuen Überführungen. Als Teil der alten Ostbahn quert die Strecke Berlin – Königsberg bei Küstrin über zwei stählerne Fachwerkbrücken die Oder. Die Bauwerke sollen ab 2018 durch moderne Konstruktionen ersetzt werden. Die DB investiert rund 47 Millionen Euro in das aktuell größte Brückenprojekt in Brandenburg. LM

BAUREIHE 412

Flottentaufe: Vom ICx zum ICE 4

DB-Chef Rüdiger Grube und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt haben am 4. Dezember 2015 den neuen Fernverkehrszug der Deutschen Bahn (ICx, Baureihe 412) offiziell auf die Flottenbezeichnung ICE 4 getauft. „Mit dem ICE 4 startet eine neue Ära im ICE-Verkehr der Bahn“, sagte Grube. Der ICE 4 soll im Dezember 2017 seinen Regelbetrieb aufnehmen. LM

Taufen den ICx in ICE4 um (v.l.n.r.): Jochen Eickholt (Siemens), Verkehrsminister Dobrindt (CSU), und DB-Chef Grube

Bodo Schulz



DB | NEWS

BWE-Wagen in Dresden

Seit Fahrplanwechsel gelangt ein Wagenpark des Berlin-Warszawa-Express (BWE; weiß mit blauem Streifen) sechs Mal pro Woche nach Dresden. Montags bis freitags sowie sonntags gelangt die aus EC 44 aus Warschau stammende 6-Wagen-Garnitur, die auch einen Speisewagen mitführt, abends als IC 2079 von Berlin Hbf (ab 19:00) nach Dresden Hbf (an 21:12). Am jeweils folgenden Tag (montags bis samstags) geht es als IC 2078 um 05:54 ab Dresden Hbf zurück in die Bundeshauptstadt (an 08:01). Der Wagenpark bildet dann EC 45 nach Warschau. Gezogen wird das Zugpaar planmäßig von einer 101. AWA

n-Wagen-Aus im Allgäu

Zuletzt wurde im Allgäu nur noch das montags bis freitags zwischen Memmingen und München Hbf verkehrende Zugpaar RE 57401 / 57444 mit n-Wagen gefahren. Grund hierfür war der einzig bei diesem Zugpaar durchgeführte Halt in Fürstentfeldbruck zur Entlastung der S-Bahn, der einen Doppelstockwagen-Einsatz wegen geringer Bahnsteighöhen verhindert. Zum Fahrplanwechsel im Dezember wurde der Zug jedoch auf Doppelstockwagen umgestellt und die Bedienung von Fürstentfeldbruck aufgegeben. Diese übernimmt nun der alex der Länderbahn, allerdings zu anderen und für Pendler eher unbrauchbaren Zeiten am frühen Morgen. AWA



Zur Eröffnung der Unteren Edertalbahn Korbach – Frankenberg veranstaltete die DB-Sparte Kurhessenbahn ein Streckenfest. Dabei war auch die aufgearbeitete V 160 002 zu sehen Alle Fotos: Helmut Roggenkamp

STRECKENCHRONIK 2015

Neue Linien, neue Betreiber

ALLE VERÄNDERUNGEN BEI DEN DEUTSCHEN BAHNEN ■ Streiks und Flüchtlingszüge, neue Strecken und Stilllegungen: Der Betrieb bei den deutschen Bahnen brachte im Jahr 2015 Neuerungen und Herausforderungen

Für die Finanzierung von Investitionen und Betrieb der Eisenbahnen in Deutschland fielen 2015 wichtige Entscheidungen: Das eigentlich 2019 auslaufende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) soll gemäß der Einigung zwischen Bund und Ländern fortgeführt werden. Die vom Bund auszureichenden Regionalisierungsmittel des Bundes zur Finanzierung des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) in den Ländern stiegen 2016 von 7,3 auf 8,0 Mrd. Euro und 2017 bis 2031 pro Jahr um 1,8 gegenüber bisher 1,5 Prozent. Außerdem soll der Anstieg der Netzentgelte begrenzt werden. Strittig ist die Mittelverteilung auf die Bundesländer. Herausragende Neuerungen zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 sind die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt –

Halle/Leipzig und in vielen Regionen der Übergang des SPNV auf neue Anbieter. Der Aufnahme des Personenverkehrs auf rund 130 km Eisenbahnstrecken im Jahr 2015 stand die Einstellung von rund 90 km gegenüber. An bestehenden Strecken wurden 15 Stationen neu eröffnet und drei geschlossen.

Streiks und Flüchtlingsverkehre

Besondere betriebliche Herausforderungen waren im vergangenen Jahr die Streiks der Lokführergewerkschaft GDL, der Brand im Stellwerk Mülheim-Styrum am 4. Oktober, der noch bis 20. März 2016 zu Umleitungen und Ausfällen im westlichen Ruhrgebiet führt, und der Flüchtlingszustrom über Osteuropa, in dessen Folge der grenzüberschrei-



Letzter Herbst für die BR 628 im Dieselnetz Südwest: Triebwagen 628 599 verlässt am 26. Oktober 2015 als RB 28162 (Worms – Bensheim) die Weltkulturerbe-Stadt Lorsch

tende Bahnverkehr Freilassing – Salzburg mehrere Wochen lang ersatzlos eingestellt war (ausgenommen Güterverkehr und österreichische Korridorzüge über die Rosenheimer Kurve).

Seit dem Fahrplanwechsel wird im Fernverkehr eine neue ICE-Linie 15 Frankfurt (Main) – Berlin über die Schnellfahrstrecke (SFS) Erfurt – Halle geführt. Auch die Linie 50 Frankfurt – Leipzig – Dresden nutzt die SFS. Die zweistündlichen Zwischenzüge Frankfurt Flughafen – Leipzig wurden auf ICE umgestellt. Alle über die neue Strecke laufenden Züge werden aus ICE-T der Baureihen 411/415 gebildet. Erstes Einsatzgebiet der mit BR 146.5 bespannten neuen Doppelstock-IC 2 (Twindexx) ist die Linie 56 Norddeich – Bremen – Hannover – Leipzig. Während der achtmonatigen Sperrung der Frankenwaldbahn im Abschnitt Hallstadt – Bad Staffelstein seit Januar 2016 wird die ICE-Linie 28 zwischen Leipzig und Nürnberg über Erfurt – Fulda – Würzburg unter Nutzung der Schnellfahrstrecken umgeleitet.

Der Fernverkehr Hamburg – Berlin wurde systematisiert. Mit Entfall des ICE-Zugpaars Hamburg – Aarhus verkehren auf der EC-Relation über Flensburg nur noch „Gumminasen“ der DSB. Um bei der Trassen-Vergabe für den Sylt-Autopendel

gegenüber dem Mitbieter Railroad Development Corporation Deutschland zu bestehen (längere Laufwege werden bei Trassenanmeldungen bevorzugt), kuppelt die DB nun an die Autozüge aufgearbeitete Dieseldiesellokomotiven 628.4 an, die ab Niebüll allein bis Husum bzw. Hamburg-Altona weiterfahren, und nennt dies „Sylt Shuttle plus“.

Fernverkehr: Wegfall und neue Linien

Infolge Einführung des RE-Studentakts (SÜWEX) ab Mannheim im Vorjahr entfielen jetzt die meisten IC Frankfurt/Heidelberg/Stuttgart – Saarbrücken. Mit Inbetriebnahme der TGV-Strecke durch die Vogesen (LGV Est Européenne Vendenheim - Baudrecourt) 2016 verbleiben auf der Strecke Frankfurt – Paris über Saarbrücken ein TGV und drei ICE, die seit Juni 2015 sukzessive von Baureihe 406 auf 407 (Velaro) umgestellt werden, während über Karlsruhe – Straßburg zwei zusätzliche Zugpaare vorgesehen sind. In die Schweiz fahren zwei ICE 1 der Linie 20 erstmals über Zürich hinaus bis Chur. Aus Anlass der ersten Direktverbindung zwischen Hamburg und Chur wurde ein ICE der ersten Generation auf den Namen der ältesten Stadt der Schweiz getauft. Mit der Vollenbetriebnahme des neuen Wiener Hbf



Die Teilstrecke Malchow – Parchim der Mecklenburgischen Südbahn ist 2015 eingestellt worden. Am 25. März 2015 befuhr der Gleismesszug 726/726 004 der DB die Strecke, hier in Karow

NEUERÖFFNUNGEN UND EINSTELLUNGEN IM REISEVERKEHR

KBS-Nr.	Strecke	Betriebslänge km	Datum	Anm.
Thüringen/Sachsen-Anhalt				
580 *)	Erfurt-Linderbach – Gröbers (NBS Erfurt – Halle/Leipzig)	90,2	13.12.2015	1, 2
580 *)	Abzw. Planena – Halle-Ammendorf (NBS Erfurt – Halle/Leipzig)	3,6	13.12.2015	1
Hessen				
622 *)	Frankenberg (Eder) – Korbach Süd (DB Kurhessenbahn, R 42)	30,1	14.09.2015	3, 4
Bayern				
858 *)	Selb-Plößberg – Bundesgrenze (– As/Asch) (Vogtlandbahn, OPB 2)	5,1	13.12.2015	3
Einstellungen				
ex 172 *)	Parchim – Karow – Inselstadt Malchow (Hanseatische Eisenbahn)	47,4	30.04.2015	
790.61 *)	Heimerdingen – Weissach (WEG Strohäubahn, R 61)	5,9	25.09.2015	5
340 *)	Südwestliche Umgehungskurve Köthen	0,8	11.12.2015	6
506 *)	Meißen Triebischtal – Nossen – Döbeln Zentrum (RB 110)	36,0	12.12.2015	7

Anmerkungen:

Ein *) hinter der Kursbuch-Streckennummer (KBS) steht dafür, dass nur ein Teil der Streckentabelle von der Änderung betroffen ist.

- 1) Elektrifizierte Schnellfahrstrecke.
- 2) Eröffnungsfahrt bereits am 9.12.2015.
- 3) Wiederinbetriebnahme einer vorhandenen Strecke für den Reisezugverkehr.
- 4) Eröffnungsfahrt bereits am 11.9.2015.
- 5) Zusätzlich Hemmingen – Heimerdingen vorerst Schienenersatzverkehr wegen Bauarbeiten.
- 6) Wegfall der einzigen planmäßigen Reisezugfahrt.
- 7) Zusätzlich wird Döbeln Zentrum – Döbeln Hbf bis Juni 2016 nicht bedient.



Das ESTW Friedberg (Hessen) ging bis 26. Oktober 2015 ans Netz. Am 13. Mai standen sich an der Ausfahrt Richtung Hanau noch alte und neue Signale gegenüber

verkehren – wie schon die ICE über Passau – auch die Railjet-Züge München – Salzburg – Wien dort hin statt zum Westbahnhof. Die Thalys Brüssel – Essen wurden bis Dortmund verlängert.

Der private HKX erweiterte sein Streckennetz um die Relation Köln – Frankfurt (Main), schränkte aber sein Angebot erneut ein (bis März 2016 nur noch do-so mit einer Zuggarnitur). Die Durchbindungen mit der NOB nach Westerland sind entfallen. Neuer Partner ist Bahntouristik Express (BTE) anstelle der NOB.

Baumaßnahmen

Im Abschnitt Ebensfeld – Erfurt der NBS/ABS Nürnberg – Berlin (VDE 8) ist die technische Ausrüstung im Gange. Auf der NBS Wendlingen – Ulm begann der Vortrieb am 8,8 km langen Boßlertunnel. Die Tunnel Imberg und Steinbühl wurden durchschlagen. Bei der Umfahrungsspange Schwarzkopftunnel zwischen Laufach und Heigenbrücken sind die Vortriebsarbeiten an den drei bergmännisch aufgefahrenen Tunneln abgeschlossen. Ersatzbauwerke entstehen neben dem Zierenberger Tunnel (937 m, eingleisig) und dem Pforzheimer Tunnel (900 m, zweigleisig). In Erlangen wird für die S-Bahn neben dem Burgbergtunnel

(300 m, zweigleisig) ein weiterer zweigleisiger Tunnel gebohrt. Größere Brücken sind im Bau bei Zentendorf (Neißebrücke der Strecke Horka - Wegliniec, 160 m) und Freilassing (Saalachbrücke, für drittes Gleis). Die neue Brücke (380 m) über die Aller bei Verden ist seit 16. Oktober in Betrieb. Zweigleisig wurden die Streckenabschnitte Neue Schenke – Stadtroda, Aschaffenburg Süd – Abzw. Nilkheim, Ampfing – Mühlendorf und Strausberg – Hegermühle (S-Bahn Berlin), dreigleisig Abzw. Zeppelinheim – Frankfurt-Stadion. Die ABS-Abschnitte Ingolstadt – Petershausen und Hohenleipisch – Elsterwerda wurden für 160 km/h hergerichtet, die Sennebahn Bielefeld – Paderborn für 100 (bisher 60) km/h. Die Stromsystem-Wechselstelle im Bahnhof Emmerich wurde auf die freie Strecke in Richtung deutsch-niederländische Grenze verlegt. Mit Einstellung der Straßenbahn von Leipzig nach Markkleeberg West verschwand die vorletzte Gleiskreuzung Wechselstrom/Gleichstrom zwischen einer B- und einer Tramstrecke.

Neue Strecken

Am 13. Dezember 2015 wurde die 123 km lange Neubaustrecke Erfurt – Halle/Leipzig (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit VDE 8.2) für die kom-



Am 24. August 2015 wurde das neue ESTW Untere Lahn in Betrieb genommen. Am 17. Juni zeigt sich der seit Dezember hier eingesetzte 648 204 noch inmitten alter Bahntechnik in Balduinstein

merzielle Nutzung in Betrieb genommen. Sie bindet in Erfurt-Linderbach, Halle-Ammendorf und Gröbers in die Bestandsgleise ein. Der Abschnitt Gröbers – Leipzig ist seit Sommer 2003 in Betrieb. Erstmals in Deutschland wird das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 ohne sichtbare Streckensignale verwendet. Die Steuerung erfolgt in der Betriebszentrale Leipzig. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 300 km/h, auf dem Abzweig Planena –

Halle 160 km/h. Betriebsbahnhöfe sind Großbrembach, Saubachtal, Jügendorf und Dörstewitz. Der Abzw. Planena befindet sich auf der 6 km langen Saale-Elster-Talbrücke, einer von sechs Talbrücken mit insgesamt 14,4 km Länge. Drei Tunneln mit jeweils zwei eingleisigen Röhren durchqueren den Finne-Höhenzug (Finnetunnel 6.965 m, Bibratunnel 6.466 m, Osterbergtunnel 2.082 m). Der Oberbau ist eine Feste Fahrbahn des Her-

AUSSCHREIBUNGEN

Federführendes Bundesland

Netzbezeichnung, Strecke, jährliche Verkehrsleistung in Zug-Kilometern, Laufzeit jeweils ab/bis Dezember. Vorinformationen über geplante Ausschreibungen sind hier nicht aufgeführt.

Mecklenburg-Vorpommern

Teilnetz Usedom, RB 21/22/23 (Stralsund –) Züssow – Swinemünde, RB 24 Zinnowitz – Peenemünde, 1,0-1,4 Mio., 2017/19-2030/32

Brandenburg

Netz Prignitz, Neustadt (Dosse) – Pritzwalk – Meyenburg, 220.000 Zug-km, 2016-2018

Sachsen-Anhalt

SPNV-Netz Elbe-Altmark, RB 34 Stendal – Rathenow, Option RB 33 Stendal – Tangermünde, 230.600 + Option 160.000, 2018-2022

Sachsen

Dieselnetz Nordwestsachsen Teil B, Linie R6 Leipzig – Döbeln Zentrum, 1,0 Mio., Juni 2016 bis Dezember 2025
Sachsen, Dieselnetz Nordwestsachsen Teil C, Linie R7 Leipzig – Geithain, 479.000, Juni 2016 bis Dezember 2025

Nordrhein-Westfalen

RB 38 Süd, Abschnitt Bedburg – Horrem – Köln Messe/Deutz, 613.000, 2017-2023
Hellweg-Netz, Dortmund – Münster, Dortmund – Soest, Münster – Bielefeld, Münster – Warburg, 5,6 Mio., 2018-2030
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Bewerber können den Zuschlag nur für ein Los erhalten,
Los 1: S1 Dortmund – Solingen, S4 Dortmund-Lütgendortmund – Unna, 4,8 Mio., 2019-2031
Los 2: S2 Dortmund – Essen/Recklinghausen, S3 Oberhausen – Hattingen, S9 Hagen – Recklinghausen/Haltern am See, RB 3 Duisburg – Dortmund, RB 40 Hagen – Essen, RB 41 Wuppertal – Wesel, 7,1 Mio., 2019-2034



Der Rohbau des in offener Bauweise errichteten Tunnels Hain im Zuge der Umfahrungsspanne Schwarzkopftunnel (Laufach – Heigenbrücken) war im Oktober 2015 schon weit vorangeschritten

stellers PORR. Für Abschleppfahrten stehen zwei TRAXX-Dieselloks BR 285.1 mit ETCS-Ausrüstung der PRESS bereit. Die Baukosten betrugen ca. 2,97 Mrd. Euro. Die Fahrzeit Erfurt – Leipzig sank um etwa eine halbe Stunde von 1:12 auf 0:43 h.

Korbach – Frankenberg reaktiviert

Auf der wiedereröffneten Unteren Edertalbahn Korbach Süd – Frankenberg verkehren im Zwei-

stundentakt durchgehende Züge Bestwig – Marburg (Lahn) mit BR 628.2 und 646 der Kurhessenbahn. Es gibt sechs Zwischenstationen, davon fünf Bedarfshalte, zwei (Vöhl-Herzhausen und Vöhl-Thalitter) in ortsnähere Lage versetzt. In Frankenberg-Viermünden soll 2016 ein zweites Gleis gebaut werden, bis dahin erfolgen die Zugkreuzungen auf der Bestandsstrecke in Korbach und Münchhausen. Der Reisezugverkehr

Hessen

Nordwesthessen-Netz, Kassel – Korbach, Marburg – Frankenberg – Korbach – Brilon Stadt, Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück, Option Wabern – Bad Wildungen, 2,137 Mio. + Option 125.000, 2017-2032

Baden-Württemberg

Netz 2 Stuttgart-Ulm-Bodensee, IRE Stuttgart – Ulm – Lindau, 2,814 Mio., 2016-2023

Netz 4 Rheintal, SPNV-Leistungen Karlsruhe – Basel Bad Bf, 2019-2032,

Los 1: RE Karlsruhe – Freiburg – Basel Bad Bf, 2,7 Mio.

Los 2: RB Offenburg – Freiburg, 0,9 Mio.

Los 3: RB Freiburg – Basel Bad Bf / Neuenburg, 1,1 Mio.

Netz 5 Donau-Ostalb, Neigetechnik-Linien Basel Bad Bf – Singen – Friedrichshafen – Ulm / Lindau, Neustadt

(Schwarzwald) – Villingen – Rottweil, Neustadt – Donaueschingen – Sigmaringen – Ulm, Ulm – Aalen, Stuttgart – Tübingen – Aulendorf, Tübingen – Horb, 6,6 Mio., 2016-2026

Netz 6b S-Bahn Rhein-Neckar Los 2, Mannheim – Bensheim /

Groß Rohrheim, Eppingen / Aglasterhausen – Meckesheim – Heidelberg, Mannheim – Graben-Neudorf – Karlsruhe, ab 2021 Mannheim – Mainz, 6,0 Mio., 2019-2034
Netz 9a Breisgau Ost-West, Betriebsstufe 1 (Freiburg – Neustadt, Titisee – Seebrugg), Betriebsstufe 2 (nach Elektrifizierung: Endingen – Riegel – Gottenheim, Breisach – Freiburg, Neustadt – Donaueschingen – Villingen), 1,8 + 1,1 Mio., 2018-2031

Netz 11 Hohenlohe-Franken-Untermain, Crailsheim – Miltenberg – Aschaffenburg, Seckach – Miltenberg, Heilbronn – Schwäbisch Hall-Hessenthal – Crailsheim und Option Einzelleistungen, 3,4 Mio. + Option 168.000, 2019-2031

Bayern

Dieselnetz Nürnberg, KBS 806, 807, 808, 861, 891, 911, 912, 921, 922, 3,2 Mio., Juni 2019 bis Juni 2031

Gotteszell – Viechtach Probebetrieb, 290.000, September 2016 bis September 2018



Am 20. April 2015 war 182 017 noch bei Kurort Rathen im Elbsandsteingebirge unterwegs. Inzwischen kommt Sie bis zur Lieferung der bestellten Triebwagen bei der Mitteldeutschen S-Bahn-Netz zum Einsatz

Korbach – Frankenberg war durch die DB am 31. Mai 1987 eingestellt worden. Der Abschnitt bis Korbach Süd (1,5 km) ging 1999 in Richtung Kassel wieder in Betrieb. Von 2011 bis 2013 fand saisonierter Sonntagsausflugsverkehr (Marburg –) Frankenberg – Herzhausen statt. In die Sanierung der Strecke für 60-80 km/h, der Haltepunkte und der beiden Ittertunnels (200 und 93 m) wurden 33 Mio. Euro investiert.

Wieder Züge zwischen Selb und Asch

Die grenzüberschreitende Strecke Selb-Plößberg – Asch (7,5 km) wird in Kooperation mit der CD im Zweistundentakt durch Triebwagen der Vogtlandbahn (RegioShuttle bzw. Desiro) befahren. Die Zugläufe Hof – Selb – As – Cheb/Eger sind als Linie OPB 2 mit der Oberpfalzbahn Cheb – Marktrechwitz verknüpft. Zusätzlich verkehren auf dieser Strecke die agilis stündlich im Abschnitt Hof – Selb, die CD mit Einzelfahrten As mesto – Cheb und die DB mit fünf RE Cheb – Marktrechwitz (= Nürnberg). Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Personenverkehr Selb – Asch nicht mehr aufgenommen und die Strecke später durch eine Umgehungsstraße unterbrochen worden. Vor der Wiederinbetriebnahme wurden Brücken neu gebaut. Auf der Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim

Nord – Hüffenhardt führten die beteiligten Aufgabenträger vom 19. bis 30. Oktober probeweise planmäßigen Personenverkehr mit einem DB-Desiro der Baureihe 642 durch. Auf der Strecke Viechtach – Gotteszell soll im September 2016 ein zweijähriger Probetrieb beginnen.

Bei den Untersuchungen zur möglichen Reaktivierung des SPNV in Niedersachsen wurden drei von 58 Strecken ausgewählt: Bad Bentheim – Neuenhaus (28 km), Einbeck-Salzderhelden – Einbeck Mitte (4,4 km) und Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Fredenbergl (2 km).

Einstellung des Personenverkehrs

Trotz Abbestellung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern führte die Hanseatische Eisenbahn (HANS), seit 2014 für den Personenverkehr in der EGP-Gruppe zuständig, zunächst eigenwirtschaftlich und einen weiteren Monat teilweise auf Spendenbasis, den Abschnitt Parchim – Lübz – Inselstadt Malchow der Mecklenburgischen Südbahn weiter. Obwohl nun in drei Teilen betrieben: Hagenow – Parchim durch die ODEG, weiter bis Inselstadt Malchow HANS und ab dort bis Waren DB Regio, bestanden an den Schnittpunkten gute Anschlüsse. Wegen ausbleibender Einigung über die Finanzierung mit dem Land und den Landkreisen



Historie und Moderne trafen auf der im Dezember eingestellten Strecke Döbeln – Meißen aufeinander. Am 19. April 2015 hat ein DB-Talent der Baureihe 642 den Bahnhof Deutschenbora erreicht

beendete HANS das Angebot am 30. April 2015. Der ersatzweise Busverkehr Parchim – Malchow mit Umsteigen in Plau am See benötigt mit fast zwei Stunden Reisezeit doppelt so lange wie die Bahn.

Die Bestellung des planmäßigen Personenverkehrs auf der „Wipperliese“ Klostermansfeld – Wippa endete zwar wie vorgesehen am 12. April 2015, ging aber nahtlos in einen Wochenend-Ausflugsverkehr der Kreisbahn Mansfelder Land von Ostern bis Oktober und im Advent über, der bis Ende 2016 gesichert ist. Saisonierter Wochenendverkehr soll ab 2016 auch auf den abbestellten Strecken Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg und Cranzahl – Vejprty aufgenommen werden.

Zum Fahrplanwechsel folgte das Ende für den zweistündlichen SPNV auf der Strecke Döbeln – Nossen – Meißen Triebischtal. Auf dem vorderen Streckenteil Leipzig – Döbeln wird ein neuer Verkehrsträger ab Juni 2016 anstelle der heutigen DB-642 vom Besteller bereitgestellte gebrauchte Talent und RegioShuttle einsetzen. Der Betrieb wird dann wieder bis Döbeln Zentrum verlängert. Die altertümliche Strecke Döbeln – Meißen (z.B. Signalbrücke Roßwein, nostalgische Bahnhöfe, Museums-Bw Nossen) wechselte von DB Netz an die

Nossen-Riesauer Eisenbahn-Compagnie und steht damit weiterhin für Güterverkehr und Sonderfahrten zur Verfügung.

Nach Inbetriebnahme der neuen Werkstatt Korntal und Räumung der alten in Weissach endeten die auf der Strohgaubahn (WEG) im Abschnitt Weissach – Heimerdingen angebotenen Fahrten in der Früh-HVZ, die hauptsächlich der Werkstattanbindung dienten. Die aufgegebene Strecke und die Werkstatt, inzwischen im Eigentum der Gemeinde Weissach, werden der GES Stuttgart für den Museumsbetrieb zur Verfügung gestellt.

DB-Regionalverkehr

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 traten in Deutschland rund ein Dutzend neue Verkehrsverträge in Kraft. Dabei wechselte fast immer der Anbieter. Die DB setzte ihre Verluste in Nordrhein-Westfalen und in Mitteldeutschland fort. Der Marktanteil von DB Regio Südost in Thüringen sank von 54 auf 34 Prozent. Insgesamt verlor die DB mit Wirkung ab 2015 acht Netze und gewann nur drei Einzellinien hinzu.

In vielen Netzen werden fabrikneue Fahrzeuge eingesetzt. Die Ablieferung, Zulassung und Indienststellung neuer Fahrzeuge verlief relativ unproblematisch (mit Ausnahme der elektrischen



Beim Südwest-Express SÜWEX in Rheinland-Pfalz wurde die Umstellung auf Elektrotriebwagen Flirt 3 im Frühjahr 2015 abgeschlossen. Am 18. Juni 2015 legt die RE1 einen Halt in Ludwigshafen Mitte ein

ENTSCHEIDUNGEN ÜBER VERGABEN

Federführendes Bundesland

Netzbezeichnung, Strecke, Bahngesellschaft, geplanter Fahrzeugtyp, jährliche Verkehrsleistung in Zug-Kilometern, Laufzeit jeweils ab/bis Dezember):

Schleswig-Holstein

Netz West, Marschbahn Hamburg-Altona – Westerland, DB Regionalbahn Schleswig-Holstein (bisher NOB), 15 Dieselloks BR 245.2 und 90 vorhandene Married-pair-Wagen vom Aufgabenträger NAH.SH bereitgestellt, drei VT Lint 54 für Pendel Itzehoe – Heide (– Husum), 4,3 Mio. Zug-km, 2016-2025

Brandenburg

Netz Spree-Neiße, RB 46 Cottbus – Forst, RB 65 Cottbus – Görlitz – Zittau, Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG, wie bisher), modernisierte VT Desiro, 1,934 Mio., 2018-2030

Sachsen-Anhalt

Wipperliese, touristischer Gelegenheitsverkehr Klostermansfeld – Wippa, Kreisbahn Mansfelder Land (bisher KML im Auftrag der DB), vorhandene Esslinger VT, im Auftragszeitraum insgesamt 19.000 Zug-km, 6.6.2015 bis 31.12.2016, freihändige Vergabe

Sachsen

Linie VE 16 Werdau – Hof, Vogtlandbahn, 296.424, 2015-2027, freihändige Vergabe
Nahverkehrslinien Chemnitzer Modell (Elektro und Diesel), Chemnitz – Burgstädt / Hainichen / Mittweida / Stollberg – Oelsnitz, Citybahn Chemnitz, 2015-2020, Direktvergabe bis zur Neuausschreibung
RE-Verkehr Linie E7 Leipzig – Geithain – Chemnitz, Transdev Regio Ost mit der Marke „Mitteldeutsche Regiobahn“ (bisher DB Regio), Dieselloks ER 20 mit Wendezügen, 1,0 Mio., 2015-

2023/25

Elektronetz Mittelsachsen (EMS) II, E3 Dresden – Chemnitz – Hof, R 30 Dresden – Chemnitz – Zwickau, R 45 Chemnitz – Riesa – Elsterwerda, Bayerische Oberlandbahn für Transdev Regio Ost mit der Marke „Mitteldeutsche Regiobahn“ (bisher DB Regio), 13 dreiteilige und 16 fünfteilige ET Coradia Continental (BR 1440.3 und 1440.2) aus Fahrzeugpool des Verkehrsverbunds Mittelsachsen (VMS), 5,837 Mio., Juni 2016 bis Dezember 2030

Thüringen

Dieselnetz Südthüringen, Los A (Eisenach – Sonneberg – Neuhaus am Rennweg, Fröttstädt – Friedrichroda) und Los B (Wernshausen – Zella-Mehlis, Erfurt – Meiningen, Plaue – Ilmenau), Süd-Thüringen-Bahn (wie bisher, Fröttstädt – Friedrichroda bisher DB), vorhandene VT RegioShuttle RS1, 4,2 Mio., 2017-2028
Harzquerbahn Abschnitt im Landkreis Nordhausen, Harzer Schmalspurbahnen (wie bisher), 174.000, März 2015 bis Februar 2021, freihändige Vergabe

Nordrhein-Westfalen

Rhein-Ruhr-Express (RRX), RE-Linien zwischen Köln und Dortmund, 82 viertellige Doppelstock-ET Desiro HC von Siemens gemäß Fahrzeugfinanzierungsmodell des VRR, 2018-2033
Los 1: RE 1 Aachen – Köln – Essen – Hamm, RE 11 Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Kassel, Abellio Rail NRW, 6,2 Mio.
Los 2: RE 5 Koblenz – Köln – Düsseldorf – Wesel, RE 6 Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Essen – Hamm – Minden, National Express Rail, 6 Mio.
Los 3: RE 4 Aachen – Mönchengladbach – Hagen – Dortmund, National Express Rail, 2,4 Mio.
Euregiobahn, RB 20 Düren / Stolberg Altstadt – Aachen –

Doppelstock-Triebzüge Twindexx von Bombardier und der Diesellok-Familie Link von Pesa). Vielfach konnten neue Fahrzeuge schon vor Inkrafttreten der neuen Verkehrskonzepte auf Bestandsstrecken eingefahren werden.

In einer Vorstufe auf das Sauerland-Netz betreibt DB Regio die Emschertalbahn zunächst mit drei Diesellok-Familien BR 628. Bisher fuhr auf der RB 43 Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten die NordWestBahn. Für das gesamte Sauerland-Netz sind 38 Pesa Link bestellt. Im Vorgriff auf einen Vertrag zum Rhein-Ruhr-Express setzt die DB auf der neuen Linienverlängerung RE 6a Düsseldorf – Köln/Bonn Flughafen (über Dormagen) zehn vorhandene ET 425 ein, die auf der RB 48 (jetzt National Express) frei geworden sind.

In einem Nachprüfungsverfahren der Vergabekammer erhielt DB Regio den Zuschlag für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (MDSB) II mit den Strecken Dessau – Markkleeberg-Gaschwitz (S2), Falkenberg – Lutherstadt Wittenberg – Dessau, Bit-

terfeld – Halle (Saale) und Halle – Eilenburg (jährlich 6 Mio. Zugkilometer bis Dezember 2030). Bis zur Lieferung der 19 drei- und zehn fünfteiligen ET-Talent 2 (BR 442.1 und 442.3) kommen vorhandenes Rollmaterial und auf der S2 die BR 182 (ex S-Bahn Dresden) mit Doppelstockwagen zum Einsatz. In Halle nahm die S-Bahn Mitteldeutschland eine Wartungshalle für alle 80 S-Bahn-Züge in Betrieb.

Dieselnetz Südwest mit Rekordlaufzeit

Das Dieselnetz Südwest (DNSW) Los 1 mit 3,1 Mio. Zugkilometern weist eine Rekordlaufzeit von 22,5 Jahren bis Juni 2038 auf und bleibt bei DB Regio Südwest. Auf dem Liniennetz Weinheim – Fürth (Odenwald), Neustadt (Weinstraße) – Bad Dürkheim – Grünstadt – Monsheim, Frankenthal – Grünstadt – Ramsen – Eiswoog, Worms – Alzey – Bingen, Worms – Biblis und Worms – Bensheim wurden die 628.2 und 628.4 durch 24 neue Lint 54 (622 019-042) und 14 neue Lint 41 (623 001-014) im

Alsdorf – Stolberg Hbf, DB Regio (wie bisher), 1,48 Mio., 2016-2020

Nordost der Rurtalbahn, RB 21 Nord Düren – Jülich – Linnich, Rurtalbahn (wie bisher), zwei VT Lint 54, 427.000, 2016-2020
Erft-Schwalm-Netz, RB 34 Mönchengladbach – Dalheim, RB 38 Abschnitt Düsseldorf – Bedburg, VIAS Rail GmbH (bisher DB Regio, RB 34 mit Subunternehmer Rurtalbahn), drei VT Lint 41H und neun Lint 54H gemäß Fahrzeugfinanzierungsmodell des VRR, 0,8 Mio., 2017-2029

Hessen

Teilnetz Südhessen-Untermain, Linie 55 Frankfurt (Main) – Offenbach / Frankfurt Ost – Hanau – Aschaffenburg – Laufach, Linie 75 Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg, Hessische Landesbahn, ET Coradia Continental, 2,5 Mio., 2018-2033

Baden-Württemberg

Übergangsverträge bis zum Inkrafttreten der künftigen Einzelnetze, losweise Vergabe, ca. 39 Mio., 11 von 17 Losen vergeben an DB Regio (wie bisher), ab Oktober 2016 Laufzeiten zwischen drei Monaten und drei Jahren
Stuttgarter Netze Lose 1 bis 3 (Netze 1a bis 1c), Loslimitierung (ein Bieter konnte höchstens zwei Lose erhalten, bisher DB), Juni 2019 bis Dezember 2028:
Netz 1a Neckartal, Stuttgart – Mühlacker – Pforzheim / Bruchsal, Stuttgart – Heilbronn – Mannheim / Osterburken, Stuttgart – Tübingen, Radzüge Pforzheim – Bad Wildbad, Einzelleistungen Heilbronn – Öhringen und Osterburken – Lauda, Abellio Rail Südwest, 6,8 Mio.
Netz 1b Rems-Fils, Stuttgart – Ulm, Stuttgart – Aalen – Crailsheim (ohne Expresszüge), Go-Ahead, 3,8 Mio.
Netz 1c Franken-Enz, Stuttgart – Mühlacker – Karlsruhe, Stuttgart – Heilbronn – Würzburg, Stuttgart – Aalen (nur

Expresszüge), Go-Ahead, 4,3 Mio.

Netz 3b Gäu-Murr, RE/RB-Verkehre Stuttgart – Schwäbisch Hall-Hessental – Crailsheim, Stuttgart – Eutingen – Freudenstadt / Rottweil – Konstanz, teilweise Flügelzugkonzept, DB Regio Württemberg (wie bisher), vierteilige ET Talent 2 BR 442 mit Landesfinanzierung, 2,23 Mio., 2017-2025

Netz 6a S-Bahn Rhein-Neckar Los 1, Linien S1 bis S4, S 33 und ggf. ab 2017 (nach Elektrifizierung) BASF-Verkehr, DB Regio Südwest (wie bisher), 77 modernisierte ET BR 425, 7,9 Mio., 2016-2033

Bayern

Hof – Selb-Plößberg – Landesgrenze bei Asch, Vogtlandbahn (Neuverkehr), vorhandene VT Desiro und RegioShuttle, 200.000, 2015-2023

S-Bahn Nürnberg, einschließlich Verlängerung S4 Ansbach – Dombühl und neuer S5 Nürnberg – Allersberg in zwei Losen, National Express Rail (NX), 38 fünfteilige ET Skoda RegioPanter, 7,2 Mio., 2018-2030

Linienstern Mühldorf, KBS 940 bis 949 ohne 943 und 946, DB Südostbayernbahn (wie bisher), Dieselloks BR 218 und 245 mit Doppelstockzügen (KBS 940 und teilweise 941) und modernisierte VT BR 628.4, 7,4 Mio., 2016-2024, freihändige Vergabe

Dieselnetz Augsburg I, München / Augsburg – Buchloe – Füssen, Augsburg – Landsberg (Lech), Bayerische Regiobahn (bisher DB Regio), VT Lint 54, 2,4 Mio. (nach Elektrifizierung Geltendorf – Memmingen – Lindau Wegfall des Abschnitts München – Buchloe, 2,1 Mio.), 2018-2030

Vorübergehende Vertragsverlängerungen bzw.

Direktvergaben bis zum Einbezug der betreffenden Strecken in Ausschreibungsnetze sind nur in Ausnahmefällen aufgeführt.

Landesdesign Rheinland-Pfalz ersetzt. Für den Main-Spessart-Express (MSX) mit 2,7 Mio. Zugkilometern bis Dezember 2027 werden DB Regio Franken die bestellten Doppelstock-Triebzüge Twindexx BR 445.0 nicht vor 2017 zur Verfügung stehen. Bis dahin verkehren wie bisher Loks der BR 146.2 mit Modus- bzw. Görlitzer Doppelstock-Einzelwagen. Neu sind die zweistündliche Durchbindung der Züge Frankfurt – Aschaffenburg – Würzburg bis Bamberg und ganzjährig am Wochenende zwei Ausflugspaare Frankfurt – Bamberg über die Werntalbahn Gemünden (Main) – Waigolshausen, die bisher nur in der Sommersaison von einem Radzug-Paar Aschaffenburg – Bamberg genutzt wurde.

Anstelle der Hessischen Landesbahn bedient jetzt die DB RegioNetz Verkehrs-GmbH, Westfrankenbahn, die Kahlgrundbahn (Hanau – Kahl – Schöllkrippen (0,3 Mio. Zug-km, Laufzeit bis 2027)). Die HLB-Desiro wechselten auf die Taunus- und Ländchesbahn Limburg – Wiesbaden, während die Westfrankenbahn gebrauchte typengleiche 642 aus Leipzig Süd und Magdeburg erhielt.

Bislang fehlendes Neubau-Rollmaterial aus früheren Vergaben gelangte in Dienst im Netz Mecklenburg-Vorpommern Ost-West (RE 4 Lübeck – Pasewalk, Dieseltriebwagen Lint 41, 623 015-031, Umstellung ab 7. September 2015), auf der Haard-

Bahn RB 42 Münster (Westfalen) – Haltern am See – Essen (vierteilige Flirt 3, 1428 001-014, Umstellung zwischen 9. Februar und 14. Juni 2015) und beim Südwest-Express SÜWEX (fünfteilige Flirt 3 im Landesdesign Rheinland-Pfalz, 429 100-127, Umstellung abgeschlossen am 16. März 2015, neu seit 27. März Mischtraktion mit KISS 2301-2308 der CFL zwischen Trier und Koblenz). Im Vorgriff auf die Vergabe der Marschbahn an die DB im Dezember 2016 kommen bereits jetzt als erste Schienenfahrzeuge im neuen NAH.SH-Design die neuen Dieselloks TRAXX DE ME, 245 201-215, zwischen Hamburg und Westerland und drei neuen Lint 54 (BR 622.1) im Abschnitt Itzehoe – Heide (– Husum) zum Einsatz.

Die internationalen Regionalverbindungen Frankfurt (Oder) – Posen und Görlitz – Breslau waren im Berichtsjahr wegen Abstimmungs- und Finanzierungsproblemen monatelang ersatzlos eingestellt. Zeitgleich mit der Wiederbelebung des Dresden-Wroclaw-Express verlängerte die Koleje Dolnoslaskie ab 13. Dezember 2015 sechs polnische Binnenzugpaare nach Görlitz.

Privatbahnen

Die Westfalenbahn, ein Gemeinschaftsunternehmen von Abellio (Niederländische Eisenbahn NS), moBiel (Stadtwerke Bielefeld), Mindener Kreisbahnen und Verkehrsbetriebe Extertal, setzt seit De-



zember 2015 in den Losen Emsland/Mittelland (EMIL) 15 neue vierteilige Flirt 3 (ET 401-415) und 13 sechsteilige Doppelstock-ET KISS (ET 601-613) von Stadler ein. Zu dem Netz mit jährlich 5,4 Mio. Zugkilometern bis 2030 zählen die Strecken Emden Außenhafen – Rheine – Münster (RE 15) und Rheine/Bielefeld – Löhne – Hannover – Braunschweig (RE 60, 70). Die Flirt des Losen Emsland werden in der vorhandenen Werkstatt von Windhoff in Rheine instand gehalten, die KISS der Mittelland-Linien im hierfür aus einer Güterhalle umgebauten Bw Minden II der Mindener Kreisbahnen.

Das Elektronetz Niedersachsen Ost (ENNO) umfasst die Linien Wolfsburg – Gifhorn – Hannover (RE 30) und Wolfsburg – Braunschweig – Hilleshaim (RB 48, 50). Die Metronom GmbH setzt hier 20 vierteilige ET Coradia Continental (1440 101-120) von Alstom aus dem Fahrzeugpool RGB (Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig) des Bestellers Zweckverband Großraum Braunschweig ein. Für die Instandhaltung rüstete Alstom eine Halle im ehemaligen AW Braunschweig um. Die Vergabe über jährlich 2,1 Mio. Zugkilometer läuft bis Dezember 2025.

Betriebsstart bei National Express

Die britische National Express Group (NX) gibt mit ihrer deutschen Tochter National Express Rail auf dem Netz RE 7 / RB 48 in Nordrhein-Westfalen

(zwei Lose) ihren Einstand im deutschen Schienenverkehrsmarkt. Auf dem zum Stundentakt verdichteten „Rhein-Münsterland-Express“ RE 7 Rheine – Hamm – Wuppertal – Köln – Krefeld und der „Rhein-Wupper-Bahn“ RB 48 Wuppertal-Oberbarmen – Köln – Bonn-Mehlem mit 5,4 Mio. Zugkilometern setzt NX bis 2030 zehn drei- und 25 fünfteilige E-Talent 2 ein (ET 151-160 und 351-375). Die Instandhaltung der Bestellerfinanzierten Triebwagen vergab NX an die DB-Regio-Werke Düsseldorf und Münster. In den drei Netzen EMIL, ENNO und RE 7 / RB 48 fuhr bisher DB Regio mit den BR III, 143, 425 und 628.

Zwischen Halle (Saale) und Goslar ersetzen fünf Lint 41 aus dem Transdev-Bestand (ursprünglich für Ostseeland Verkehr Rhena – Parchim beschafft) die schnelleren Neigetechnik-VT 612 von DB Regio. Die Vergabe von einer Mio. Zug-km an Transdev (bis März 2015 Veolia Verkehr) Sachsen-Anhalt mit der Marke „Harz-Elbe-Express (HEX)“ läuft wegen der Ausschreibung für das Dieselnetz Sachsen-Anhalt nur bis Dezember 2018.

Im Netz Ostbrandenburg, Los 2, mit jährlich 2,7 Mio. km bis 2024 löste die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), die der Industriebahn-Gesellschaft Berlin (SNCF-Tochter Captrain) und kommunalen Gebietskörperschaften gehört, auf der Linie RB 12 Berlin – Templin und dem Saisonverkehr RB 54 Berlin – Löwenberg – Rheinsberg (Mark) die DB

Im Niddertal-Netz wurden die wenigen lokbespannten HVZ-Doppelstockzüge nach Frankfurt bis Dezember 2014 von Baureihe 218 gefahren. Am 2. Juli 2015 ist bereits eine 245 zwischen Büdesheim und Kilianstädten mit RB 15513 unterwegs



Ein Jahr lang gab es HLB-Züge Frankfurt (Main) – Stadtallendorf. Jetzt wurden sie mit der bisherigen Regiotram Treysa – Kassel zu einer durchgehenden Linie Frankfurt – Kassel verknüpft. 427 042 und 043 warten am 27. Oktober 2015 auf Abfahrt





Auf der Strecke Betzdorf – Daaden waren 2015 zeitweise von der ODEG gemietete RegioShuttle im Einsatz. Zug Dab 90452 besteht am 12. Oktober 2015 bei Daaden aus VT 650.63 und 628 677

ab. Die ebenfalls dazu zählende Oderlandbahn nach Kostrzyn/Küstrin wird schon länger von der NEB betrieben, die RB 25 nach Werneuchen seit einem Jahr. Neu ist die Rückverlängerung der RB 12 und RB 25 von Berlin-Lichtenberg zum Ostkreuz. Die bestellten VT Link werden zunächst durch acht gebrauchte Talent vertreten.

Die RB 34 Stendal – Rathenow (200.000 Zug-km) wechselte von DB Regio an die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG), die bis zur Neuvergabe im Dezember 2018 ihren neuesten RegioShuttle 650 739 aus dem 2014 verlorenen Ostbrandenburg-Netz (und am Wochenende GTW 2/6) einsetzt. Von den 25 anderen RegioShuttle dieses Netzes gelangten je fünf zur HLB und SWEG, elf an die Vogtlandbahn (trilex und Oberpfalz), einer an GW Train Regio (Tschechien) und drei als Ersatz für angemietete Talent zur ODEG-Strecke Rehna – Parchim.

Abellio startet in Thüringen

Fast alle elektrischen Regionalzugleistungen südlich der Linie Nordhausen – Halle mit den Baureihen 143 und MRCE-182 fielen von DB Regio Südost

an Abellio Rail Mitteldeutschland, die auf dem Netz Saale-Thüringen-Südharz 20 drei- und 15 fünfteilige E-Talent 2 (9442 101-120, 301-315) einsetzt. Auf den Strecken Halle – Nordhausen – Kassel, Halle – Naumburg – Saalfeld, Leipzig – Erfurt – Eisenach und Sangerhausen – Erfurt werden bis 2030 jährlich 8,8 Mio. Zug-km erbracht. Neue Expressverbindungen Leipzig – Erfurt und Leipzig – Jena – Saalfeld ersetzen den durch die Schnellfahrstrecke Halle/Leipzig – Nürnberg entfallenden Fernverkehr. In der Relation Halle – Sangerhausen – Erfurt/Leinefelde besteht ein Flügelzugkonzept. Wartungstützpunkt ist eine neue zweigleisige Werkstatt in Sangerhausen.

Im Schnellzugwagen nach Chemnitz

Nach der gescheiterten Ausschreibung des Dieselnetzes Nordwestsachsen wurde das Los A: E7 Leipzig – Chemnitz getrennt vergeben. Transdev Regio Ost löste unter der Marke „Mitteldeutsche Regio-bahn (MRB)“ die Neigetechnik-VT 612 von DB Regio durch lokbespannte Wendezüge aus Dieselloks ER 20 (BR 223), ehemaligen DR-Schnellzug-Abteilwagen und Wittenberger Steuerwagen (ex Inter-



Ein vierteiliger Coradia Continental 1440.1 für das Elektronetz Niedersachsen Ost und ein fünfteiliger 1440.2 für das im Juni 2016 in Betrieb gehende Elektronetz Mittelsachsen II befanden sich am 22. Mai 2015 auf Probefahrt auf der Strecke Bebra – Fulda bei Hermannspegel

Connex und Abellio) ab. Die Laufzeit des Vertrags ist von einer möglichen Streckenelektrifizierung abhängig. Bei der City-Bahn Chemnitz verkehren die acht Zweisystem-Stadtbahnen 431-438 (Oberleitung und Diesel) des Typs Vossloh Citylink auf der neuen Linie C 14 nach Mittweida. Die Durchbindung der „ChemnitzBahn“ aus der Halle des Chemnitzer Hbf auf das Straßenbahnnetz zur Zentralhaltestelle folgt erst 2016.

HLB im Netz Eifel-Westerwald-Sieg

Die Hessische Landesbahn ersetzte den Vorlaufbetrieb mit Regiotram und Kurhessenbahn-628 auf der Strecke Treysa – Kassel. Durch Verknüpfung mit den Zügen Frankfurt – Gießen – Marburg (– Stadthallendorf) entstand die zweistündliche Linie R(E) 98 Frankfurt – Kassel. Neu beschafft wurden die fünfteiligen Flirt-ET 429 047-051. Für die von August 2015 auf Dezember 2014 vorgezogene Übernahme des Netzes Eifel-Westerwald-Sieg, Los 2 („3-Länder-Bahn“) erhielt die HLB jetzt neue Lint-41-Triebwagen VT 501-507 (1648 101-107). Die seit Dezember 2015 in das Netz einbezogene Heltalbahnhof Betzdorf – Dillenburg reichte GTW 2/6 der Serie VT 116-118 an die Westerwaldbahn Betzdorf – Daaden als Ersatz für deren 628.4 weiter.

Die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein nahm am Bahnhof Siegen-Eintracht eine neue Lokwerkstatt in Betrieb und vermietete die bisherige als Wartungsstützpunkt an die HLB.

Das Odenwald-Netz (Frankfurt – Darmstadt/Hanau – Eberbach, Darmstadt – Pfungstadt, 2,1 Mio. Zug-km) wurde bis 2027 erneut an Vias vergeben, die nach dem Rückzug der Dänischen Staatsbahn jetzt vollständig der R.A.T.H.-Gruppe gehört und als VIAS Rail GmbH firmiert. Die Stadtbahn Heilbronn Nord nahm nach Ende der Brückenbaustelle in Bad Wimpfen am 1. Mai 2015 den Betrieb auf der S 42 Heilbronn – Sinsheim auf. Die Schwäbische Alb-Bahn (SAB) fährt mit ihren NE’81-Triebwagen als Auftragnehmer der DB ZugBus RAB den bisher mit BR 628 abgewickelten Schülerverkehr Schelklingen – Münsingen – Kleinengstingen. Mit Wegfall des Zugpaars Kleinengstingen – Gammertingen im Juli findet dort nur noch saisonaler Ausflugsverkehr statt.

Helmut Roggenkamp

■ Im LOK MAGAZIN 3/2015 werden wir schildern, welche Veränderungen es 2015 bei den Museumsbahnen gab.

Einzigartige technikgeschichtliche Dokumentation

Jetzt für Sie bis zu

50% günstiger!

%

Auch als eBook erhältlich

e



Die erste umfassende Monografie zur Baureihe 111 mit allen technikgeschichtlichen Zusammenhängen und einer großen Einsatz-Dokumentation.

384 Seiten · ca. 800 Abb.

21,6 x 30,2 cm

€ [A] 51,40 · sFr. 65,00

€ 24,99*

statt € 49,99

ISBN 978-3-95613-002-1

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



160 Seiten · ca. 180 Abb.

19,3 x 26,1 cm

€ [A] 30,90 · sFr. 39,90

€ 14,99*

statt € 29,99

ISBN 978-3-95613-003-8



144 Seiten · ca. 180 Abb.

19,3 x 26,1 cm

€ [A] 30,90 · sFr. 39,90

€ 14,99*

statt € 29,99

ISBN 978-3-86245-171-5



160 Seiten · ca. 180 Abb.

19,3 x 26,1 cm

€ [A] 30,90 · sFr. 39,90

€ 14,99*

statt € 29,99

ISBN 978-3-86245-170-8



144 Seiten · ca. 180 Abb.

19,3 x 26,1 cm

€ [A] 30,90 · sFr. 39,90

€ 14,99*

statt € 29,99

ISBN 978-3-86245-188-3

Faszination Technik



Bestellen Sie jetzt!

Lieferung nur solange Vorrat reicht

www.geramond.de



Bis Anfang 2015 bediente DB Schenker die TWE-Nordstrecke. 294 724 hat am 29. Juni 2012 Dörenthe Hafen erreicht und setzt nun um. Anschließend werden die Wagen an die Entladestelle geschoben Matthias Müller

TEUTOBURGER WALD EISENBAHN/LAPPWALDBAHN

Versmold – Ibbenbüren verkauft

Die Lappwaldbahn hat einen Teil der Teutoburger Wald Eisenbahn gekauft. Sie erwarb die Strecke zwischen Versmold, Lengerich und Ibbenbüren. Mittelfristig sollen dort wieder Züge fahren

Der nördliche Streckenteil der Teutoburger Wald Eisenbahn zwischen Ibbenbüren und Versmold mit Abzweig zum Hafen Dörenthe hat einen neuen Eigentümer. Am 1. Dezember 2015 wurden die Verträge zwischen der Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH (TWE) und der Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) unterzeichnet. Es sollen Fördermittel eingeworben werden, um die Strecke wieder durchgehend befahrbar zu machen. Über den Verkaufspreis schweigen beide Unternehmen. Um die Ertüchtigung der Strecke finanziell bewältigen zu können, hat sich die TWE aber per Vertrag an den anstehenden Kosten für die Ertüchtigung beteiligt. Das Unternehmen bittet zudem die Anliegerkommunen um Unterstützung. Bereits Anfang Dezember hatte ein Zweibegebagger erste Arbeiten an der Strecke verrichtet. Die Teutoburger Wald

Eisenbahn von Hövelhof nach Ibbenbüren war eine der ertragreichsten Strecken der Deutschen Eisenbahngesellschaft.

Zuletzt ohne Verkehr

Der Personenverkehr wurde zwischen 1967 und 1975 auf Busbetrieb umgestellt. Die Esslinger Triebwagen wurden weiter für

den Expressgut- und Güterverkehr benötigt. Seit März 2015 ruht der Kiesverkehr von Ibbenbüren nach Dörenthe Hafen. Als Grund für die Einstellung gab die DB den maroden und stark sanierungsbedürftigen Oberbau an. Diskussionen gab es zudem um die hohen Trassenpreise auf der Strecke. MMÜ/WR



Expressgut-Verladung in Lengerich in den 80er-Jahren Hans-Wolfgang Rogl



Zur Eröffnung Anfang Dezember fuhr die Länderbahn mit einem Sonderzug in den Keilbahnhof Asch

Ulrich Rockelmann

OBERPFALZBAHN

Reaktivierte Grenzstrecke nach Asch

Am 13. Dezember 2015 wurde der planmäßige Reiseverkehr auf der 7,3 km langen Strecke zwischen dem oberfränkischen Selb-Plößberg und dem böhmischen Asch wieder aufgenommen. Seit Kriegsende hatte es dort keine Reisezüge mehr gegeben. Der noch verbliebene Güterverkehr war 1995 auf die Straße verlagert worden. Seit der Jahrtausendwende mehrten sich dann die Stimmen für eine Renaissance der Schiene. Nach einer diesbezüglichen Vereinbarung im Jahr 2008 zwischen Tschechien und Bayern gab ein positiver Bürgerentscheid in der Stadt Selb zu einer finanziellen Beteiligung 2011 schließlich grünes Licht für den rund 25 Millionen Euro teuren Wiederaufbau. Nun besteht mit der Oberpfalzbahn ein Zweistundentakt mit dem Laufweg Hof – Eger – Marktredwitz.

UR

ANKUM-BERSENBRÜCKER EISENBAHN

Güterzüge nach Ankum?

Ein von der Samtgemeinde Bersenbrück beauftragtes Gutachten belegt hohes Potential für Güterverkehr auf der Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn. Jetzt will die Gesellschafterversammlung der Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn (ABE) ein entsprechendes Betriebskonzept erstellen lassen. Zuletzt waren von privaten Eisenbahnbetrieben Ganzzüge mit Düngemitteln und Holz von und nach Ankum gefahren worden. Die Deutsche Bahn hatte die regelmäßige Bedienung der Strecke 2005 aufgegeben.

LM

Bis 2005 fuhr die DB Güterzüge auf der Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn. Derzeit wird eine Reaktivierung geprüft

Josef Högemann



PRIVATBAHNEN | NEWS

Aus für Holzbachtalbahnhof

Der Güterverkehr auf der Holzbachtalbahnhof Altenkirchen – Siershahn steht vor dem Ende. Der Kreistag des Landkreises Altenkirchen hat am 7. Dezember 2015 die Kündigung des Kooperationsvertrages mit der Deutschen Bahn zum 30. Juni 2016 beschlossen. Die Strecke ist Eigentum der Westerwaldbahn (Weba) und stark sanierungsbedürftig. Die Politik wollte kein Geld zur Instandsetzung beisteuern. Derzeit bedient die Weba im Auftrag der DB noch regelmäßig den Behälterbauer Schütz in Selters mit Coillzügen aus Finnentrop. Die Züge starten morgens gegen 8 Uhr in Betzdorf. In Au / Sieg müssen Züge mit einem Gesamtgewicht über 700 Tonnen geteilt werden. Der Bahntransport nach Selters spart nach Angaben der Weba jährlich rund 6.000 LKW-Fahrten im Westerwald. LM

140 772 fährt bei EBS

Der Erfurter Bahnservice hat einen Neuzugang zu vermelden. Im Oktober 2015 hat das Unternehmen die Ellok



Daniel Wolf

140 772 von RBH übernommen. Die Maschine war bis 2012 im DB-Bestand und verfügt über eine Wendezug-Steuerung sowie über Linienzugbeeinflussung.

DW

BTh-Teilstrecke gesperrt

Die Teilstrecke von Bremen-Huchting bis Leeste der Eisenbahn Bremen – Thedinghausen ist technisch gesperrt worden. Die Züge der örtlichen Eisenbahnfreunde können diesen Abschnitt vorerst nicht mehr befahren. Die rund 26 km lange Bahnstrecke weist zwischen Leeste (Anschluss zur Strecke Bremen – Osnabrück) und dem Endbahnhof Thedinghausen auch noch Güterverkehr auf – unter anderem wird ein Gashändler bedient. Auf dem jetzt gesperrten Abschnitt sollen später einmal Züge der Bremer Straßenbahn fahren.

WR

INDUSTRIE | NEWS

SNCB bestellt Doppelstockwagen

Bombardier Transportation hat gemeinsam mit seinem Konsortialpartner Alstom Transport einen Rahmenvertrag zum Bau von bis zu 1.362 Doppelstockwagen vom Typ M7 für die nationale belgische Eisenbahngesellschaft (SNCB-NMBS) erhalten. Der Gesamtauftrag hat einen Wert von etwa 3,3 Milliarden Euro. Bombardiers Anteil beträgt etwa 2,1 Milliarden Euro. Der erste verbindliche Auftrag umfasst das Design und die Fertigung von 445 Doppelstockwagen. Die Lieferungen sollen zwischen September 2018 und 2021 erfolgen. Bombardiers Standort im belgischen Brüssel wird 65 multifunktionale Steuerwagen und 290 Mittelwagen liefern, während Alstom 90 motorisierte Triebfahrzeuge im französischen Valenciennes bauen wird, unterstützt von seinem Kompetenzzentrum für Elektro- und Signaltechnik im belgischen Charleroi. Zudem wird Alstom das ETCS-System des Levels 2 für die komplette Flotte entwickeln und herstellen.

LM

HLB bestellt 30 Coradia Continental bei Alstom

Für den Einsatz auf den Strecken Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg und Frankfurt – Aschaffenburg – Laufach hat die Hessische Landesbahn (HLB) Mitte Dezember bei Alstom 13 drei- und 17 vierteilige Elektrotriebzüge vom Typ Coradia Continental bestellt. Die HLB hatte die Ausschreibung gewonnen und wird im Dezember 2018 DB Regio als bisheriger Betreiber ablösen. Besondere Ausstattungsmerkmale der neuen Fahrzeuge sind unter anderem Echtzeit-Fahrgastinformationssysteme, WLAN und Steckdosen.

AWA

SBB Next Generation Network

Die SBB erneuert ihr Datennetz, welches die Grundlage für alle Informatik- und Kommunikationssysteme der SBB bildet. Dazu gehören beispielsweise die Zugleittechnik, alle Kundeninformationssysteme, Verkaufssysteme, Internetdienste für Reisende an den Bahnhöfen sowie die EDV-Arbeitsplätze der Mitarbeitenden. Nach einem öffentlichen Verfahren hat die SBB den Auftrag für Lieferung und Wartung an die Alcatel-Lucent Schweiz AG vergeben. Insgesamt investiert die SBB rund 140 Millionen Franken in Bau und Wartung des Datennetzes. Auch das neue Netz wird die SBB selber betreiben. Der Aufbau startet 2016 und dauert bis 2019.

LM



Acht Gleichstrom-Vectron liefert Siemens an DB Schenker Rail Italia für den Einsatz vor Güterzügen in Italien

Siemens (2)

SIEMENS

Vectron für DB Schenker Rail Italien

Siemens liefert acht Lokomotiven des Typs Vectron DC für den Betrieb in Italien. Die Güterbahn DB Schenker Rail leaset die Lokomotiven über einen Vertrag mit der Unicredit Leasing GmbH. Die Fahrzeuge sollen ab Ende 2016 zum Einsatz kommen. Die maximale Leistung beträgt 5.200 KW und die Höchstgeschwindigkeit 160 km/h. „Mit dieser Bestellung und dem damit verbundenen zukünftigen Einsatz dieser Lokomotiven verbessert DB Schenker Rail weiter seine Wettbewerbsfähigkeit in Italien“, sagte Rüdiger Gastell, Managing Director DB Schenker Rail Italia. „Die italienische Basiszulassung liegt bereits vor, so dass die Lieferzeit erheblich verkürzt werden kann“, sagte Jochen Eickholt, Bahnchef von Siemens. Erfahrungen mit den Lokomotiven dieses Typs hat DB Schenker bereits seit längerem. Bereits 2012 bestellte DB Schenker Rail Polska 23 Vectron bei Siemens. Jochen Eickholt sieht das als Bestätigung: „Erneut hat sich DB Schenker Rail für den Vectron DC entschieden. 23 Lokomotiven haben sich in Polen im Güterverkehr bewährt. Nun soll der gleiche Typ auch in Italien eingesetzt werden. Auch hierfür ist unsere Lokomotive bestens gerüstet.“

LM

In Polen setzt DB Schenker bereits seit 2012 auf die Lokomotiven vom Typ Vectron. Sie tragen die verkehrsrote DB-Farbgebung



Bald wieder in Betrieb: Die Poppitzer Kurve bei Nebitzschen wird seit 2006 nicht mehr von Döllnitzbahn-Zügen befahren Jürgen Albrecht

DÖLLNITZBAHN

Reaktivierung nach Kemmlitz

Der von Mügeln über Nebitzschen nach Kemmlitz führende Abschnitt der Döllnitzbahn soll ab 2017 auch wieder auf dem Streckenteil von Nebitzschen nach Kemmlitz befahrbar sein. Seit 2006 fahren von Nebitzschen die Züge nur auf dem damals neu aufgebauten Abschnitt nach Glossen weiter und ermöglichen dort einen Umstieg in die Feldbahn. Der Streckenteil nach Kemmlitz wurde 1981 letztmalig ertüchtigt und befand sich schon in einem schlechten Zustand, als dann ein Hochwasser die Strecke so schädigte, dass diese im April 2006 gesperrt werden musste. Eine Fördermittelzusage von 50.000 Euro der Stiftung der Sparkasse Leipzig soll die Instandsetzung und die Wiederinbetriebnahme möglich machen. Das Geld soll in vier Raten bis 2017 ausgezahlt werden. Um den vorerst geplanten Endpunkt „Kemmlitz Ort“ wieder anfahren zu können, sind der Austausch einer größeren Zahl von Holzschwellen und die Instandsetzung einer Brücke über den Kemmlitzbach erforderlich. JA

WUTACHTALBAHN

332 215 im Auslieferungszustand

Der Verein Wutachtalbahn e.V. hat 332 215 aufgearbeitet. Eine Eigentümergemeinschaft innerhalb des Vereins hatte die Maschine von der Schweizer Firma Furrer & Frey Oberleitungsbau erworben, instandgesetzt und in den Ablieferungszustand zurückversetzt. Die 1965 von Gmeinder in Mosbach an die DB gelieferte Rangierlok soll im Depot Fützen den Verschub der Dampfloks 50 2988 besorgen. LM

Die optisch in den Ursprungszustand zurückversetzte 332 215 soll künftig Verschubdienste in Fützen übernehmen Stefan Becker/WTB



TERMINE

06.02.2015

Winterexpress nach Oberstdorf

Mit dem Dampfzug von Nördlingen und München-Pasing ins Allgäu. Info: bayerisches-eisenbahnmuseum.de

13.02.2015

Winterdampf zum Brocken

Sonderfahrt Nordhausen – Brocken mit einem Dampfsonderzug durch die verschneiten Harzwälder. Info: www.ig-hsb.de

14. + 28.02.2015

Winterfahrten ins Brohltal

Sonderfahrt von Brohl-Lützing (Abfahrt 11.15 Uhr) nach Oberzissen. Info: www.vulkan-express.de

28.02.2015

Privatbahngleise in Westfalen

Schienenbusexkursion ab/bis Dortmund mit Bereisung von Streckenteilen der WLE (Münster – Lippstadt) und TWE (Hövelhof – Harsewinkel). Info: www.dgeg.de

28.02.2015

Sonderfahrt über die Burgwald- und Edertalbahn

Schienenbus-Sonderfahrt ab Gießen über Marburg, Frankenberg und Korbach nach Willingen. Info: www.oef-online.de

MUSEUM | NEWS

99 606 erhält optische

Aufarbeitung Die Schmalspurlokomotive IV K 99 606 der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen weilt derzeit zur optischen Aufarbeitung im sächsischen Jöhstadt. Am 2. Dezember 2015 war die Lok vom Heizhaus Carlsfeld in die Fahrzeughalle der Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn in Jöhstadt umgezogen. Über die Wintermonate wird sie dort gereinigt und optisch aufgearbeitet. Dort wird sie auch beim Bahnhofsfest zu Pfingsten zu sehen sein. Im Sommer kommt sie in die spätere historische Güterboden in Radebeul. Dort ist auch 99 604 ausgestellt. LM

Bahnpark Augsburg übernimmt „Oppeln“

Der Bahnpark Augsburg hat einen Güterwagen der Bauart Oppeln in seinen Bestand übernommen. Das historische Exponat soll in die spätere Ausstellung im „Rundhaus Europa“ integriert werden. Der Wagen war nach dem Krieg unter anderem in Flüchtlingszüge nach Westen eingesetzt. LM



Nach einem Unglück war die Semmeringbahn wochenlang gesperrt: 1116 027 passiert im Juli 2011 mit einem Güterzug den Krauseltunnel. Im Hintergrund ist die Pollereswand zu erkennen, die letzten Wagen des Güterzuges befinden sich noch im Pollereswandtunnel, in dem das Unglück passiert ist

Matthias Müller

ÖBB

Eisenbahnunfall am Semmering

Jede Verkehrsgesellschaft nimmt Schadenfälle zum Anlass, darauf hinzuweisen, wie sicher das eigene Verkehrsmittel im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist. Diese Feststellung trafen auch die ÖBB, nachdem es am 1. Dezember 2015 auf der Semmeringbahn zu einem heftigen Eisenbahnunfall kam

Ein heftiges Zugunglück hat am 1. Dezember auf der Semmeringbahn zu einer Sperrung geführt. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sprachen zunächst noch von einer Entgleisung eines Güterzuges zwischen den Bahnhöfen Breitenstein und Semmering. Bei dieser Version blieb das Unternehmen, bis Fotos von einer Kollision mit der 1144 282 und eine interne Störungsmeldung im Internet auftauchten, in welcher erste Details zu erkennen waren. Erst einen Tag später konnten die ÖBB, nachdem die Unfallkommission des Bundes (VERSA) schon aktiv war und die Polizei den Fall aufnahm, noch immer nicht in der Öffentlichkeit erklären, was sich am Semmering ereignet hatte.

Was war passiert?

Am 1. Dezember 2015 erlitt der Güterzug 42322 auf seiner Fahrt über den Semmering zwischen Breitenstein und Semmering einen Zughakenriss. Der nun

zweite Teil samt Triebfahrzeug am Ende hätte nach Breitenstein zurückgeführt werden sollen. Das gleiche war auch mit dem nachfolgenden Güterzug 43601 geplant, für den dazu eine Hilfslok angefordert wurde. Da der Folgezug über keine Schiebelok verfügte, dauerte es eine längere Zeit, bis eine Lok zum 43601 zugeführt werden konnte. Das Abschleppen sollte durch die eigens zugeführte 1144 282 erfolgen, die in Breitenstein dem nachfolgenden Containerzug auf dem Regelgleis nachfuhr. Noch ehe diese eintraf, rollte die Garnitur jedoch auf der Bergstrecke rückwärts. Der Lokführer der 1144 bemerkte, dass ihm auf der Kalten Rinne der abzuschleppende Güterzug entgegenrollte, weshalb dieser unverzüglich stehen blieb und seinen Führerstand wechselte. Internen Informationen zufolge wollte er den Zug abfangen. Wenige Sekunden später kam es aber zur Frontalkollision der Wagen mit der Lok – Auf-

prallgeschwindigkeit: 68 km/h. Die Folgen waren verheerend. Das hohe Zuggewicht von über 1.200 Tonnen des Güterzuges 43601 drückten nicht nur gegen die 1144, die Wagen verkeilten sich auch im rund 300 Meter langen Pollereswandtunnel und versperrten diesen. Die zuerst angekündigte Sperre von zwei Tagen wurde kurze Zeit später auf drei Wochen verlängert.

Großräumige Umleitung

Die Streckenfreigabe erfolgte dann zum Fahrplanwechsel. Zwischenzeitlich wurden Züge von und nach Villach/Italien über die Westbahn und die Tauernbahn umgeleitet. Die Züge von und nach Graz und Slowenien wurden nachts über die Wechselstrecke geführt, einzelne private Güterzugverkehre aus Ungarn benutzten dabei die Steirische Ostbahn. Güterverkehre von und zur Obersteiermark gelangten über das Gesäuse und Pyhrn dorthin. MI



Die traditionsreichen Weihnachtssonderzüge in Österreich verlieren immer mehr an Bedeutung. Doch auch in diesem Jahr war der ein oder andere Nikolauszug unterwegs. 1245.518 passiert am 5. Dezember 2015 als SR 17670 die Privatuniversität Schloss Seeburg in Seekirchen am Wallersee

Markus Inderst

SONDERFAHRTEN

Immer weniger Nikolauszüge

Die Adventszeit wurde von österreichischen Vereinen stets dazu genutzt, um Nikolauszüge oder Sonderzüge während der Verkaufswochenenden einzusetzen. Diese Tradition scheint bedauerlicherweise immer mehr zu verblassen, denn es werden nur sporadisch derartige Züge in Verkehr gesetzt, noch viel weniger mit Dampflok. Am 5. Dezember 2015 befuhr die ÖGEG zwei mal die Strecke Salzburg Hbf – Steindorf bei Straßwalchen und einmal Salzburg – Hallein. Zum Einsatz gelangten die Lokomotiven 1245.518, 1161.019 und 1670.09.

MI

LTE

Neuer Siemens-Vectron im Einsatz

Im vergangenen November hat die LTE wieder einen neuen Siemens Vectron längerfristig angemietet. Dabei handelt es sich um die 193.240 von ELL, welche zum Zeitpunkt der Übergabe noch gänzlich in Weiß erstrahlte. Zu Beginn war das „Schneewittchen“ häufig vor den LTE-Autoganzzügen zwischen Deutschland und Graz Vbf/Slovenien im Einsatz.

MLE

193.240 am 5. Dezember 2015 bei Spital am Pyhrn

Manuel Leitner



ÖSTERREICH | NEWS

GySEV erhält Vectron

Die österreichisch-ungarische Privatbahn GySEV mietete von den ÖBB bis zum Jahresende 2015 seit gut zehn Jahren fünf Taurus-Lokomotiven an.

Markus Inderst



Nachdem der Mietvertrag endete, werden als Ersatz dafür neuere Siemens-Lokomotiven des Typs Vectron von ELL angemietet. Die ersten Lokomotiven wurden noch vor dem Fahrplanwechsel nach Sopron überstellt, wo die Lokomotiven seitlich beklebt wurden, um auf den neuen Mieter hinzuweisen.

MI

ICE-T-Einsatz endet

Zum Fahrplanwechsel 2015 wurde die Einführung der Flughafenzüge mit den deutschen ICE-T-Garnituren als das Highlight des Fahrplanwechsels gefeiert. Da sich die Zusammenarbeit mit der AUA zerschlagen hat und die ÖBB den Flughafen Wien nun selbst mit Railjet und IC zweimal stündlich anfährt, wurde die Verlängerung der ICE-Züge über Wien Hauptbahnhof hinaus zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wieder aufgegeben.

MI



Am 7. Dezember 2015 befand sich der südtiroler ETR 170.019 auf der Heimfahrt kurz vor der Haltestelle Weng im Salzburger Flachgau
Markus Inderst

ÖSTERREICH | TICKER

Zweistundentakt Graz – Prag

Die ÖBB und CD bedienen im Zweistundentakt die Relation Graz – Wien – Prag über Breclav. Dabei kommen größtenteils Railjet-Garnituren der CD zum Einsatz. Sie lösten bereits vor einiger Zeit die hier zuvor verkehrenden EC-Züge ab. Seither wird auch ein durchgehender Stundentakt angeboten, während zuvor einige Taktlücken bestanden.

MMÜ

Anzeige

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

München-Railjets fahren wieder

Seit 27. November 2015 verkehren wieder die Railjets zwischen Budapest und München Hbf. Allerdings ist in Salzburg Hbf ein Umstieg am selben Bahnsteig nötig, weil die Reisenden zuvor eine Passkontrolle durchlaufen müssen. Seit Ende September war der Verkehr zwischen Salzburg Hbf und München unterbrochen, um die Flüchtlingsströme besser koordinieren zu können.

MMÜ

Zillertalbahn unter Strom

Die Landesregierung Tirol hat im Dezember 2015 das Konzept „Zukunft Zillertalbahn 2020+“ beschlossen. Das sieht unter anderem die Elektrifizierung der Zillertalbahn vor. Bis zum Jahr 2020 soll der aktuelle Fahrzeugpark durch eine elektrische Fahrzeugflotte ersetzt werden. Sie sollen auch eine Fahrzeitverkürzung bewirken.

LM

SÜDTIROLER VERKEHRSGESELLSCHAFT

Südtiroler FLIRT in Linz

Die FLIRT-Triebwagen der Südtiroler Verkehrsgesellschaft SAD gelangen für Wartungs- und Einstellarbeiten in der Westbox immer wieder nach Linz. Dabei handelt es sich um normale Überstellfahrten, die entweder via Osttirol und Tauern oder via Brenner und Giselabahn nach Linz und retour durchgeführt werden. Dabei verweilen die Triebwagen in der Regel zwei Tage an der Donau.

MI

Auf der Lavanttalbahn herrscht tagsüber reger Güterverkehr nach Bad St. Leonhard und Frantschach-St. Gertraud. Die Güterzüge durchfahren dabei den eng eingeschnittenen Twimberggraben und passieren zwei Tunnel. Bis Frantschach-St. Gertraud präsentiert sich das Lavanttal wildromantisch

Matthias Müller





Erster kommerzieller Einsatz nach langer Zeit: Die 1670.09 bespannte einen Nostalgiezug im Salzburger Hauptbahnhof Markus Inderst

GÜTERVERKEHR

ÖGEG nimmt 1670.09 in Betrieb

Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte ist Eigentümerin der ehemaligen ÖBB-Nostalgielok 1670.09, die zuvor der Innsbrucker Gewerkschaft bzw. vor der Übergabe der ÖBB-Nostalgieabteilung zur Verfügung stand. Die Lok wurde vor der Übergabe bei TS in Linz noch gewartet, allerdings stand die Maschine wegen einer ausgebauten Treibachse infolge eines Gewährleistungsanspruches monatelang in Linz herum. Da nun überraschenderweise dieser Gewährleistungsfall abgeschlossen werden konnte, ist die Lokomotive seither wieder einsatzfähig, aber noch nicht zugelassen. Sie konnte aber trotzdem für eine Sonderfahrt herangezogen werden. MI

ÖBB

Erster Cityjet übergeben

Siemens Österreich hat wenige Tage vor dem Fahrplanwechsel die ersten Cityjet-Triebwagen an die ÖBB Personenverkehr AG übergeben. Monatlich sollen je drei weitere Fahrzeuge folgen. Die vorhandenen Fahrzeuge kommen auf der Wiener S-Bahnlinie 80 zum Einsatz. MI

ÖBB

Hohenau – Mistelbach eingestellt

Am 12. Dezember 2015 fuhr der letzte Vershubgüterzug von Hohenau nach Mistelbach Lokalbahn. Am Abschiedstag wurde die orange 2143.35 eingesetzt, die aus diesem Grund mit einem Trauerflor geschmückt wurde. Tags darauf setzte der Verein Neue Landesbahn wie jedes Jahr einen Dampfsonderzug von Mistelbach Lokalbahn nach Hohenau ein. Für den Abschnitt Dobermannsdorf – Mistelbach bedeutet dies die komplette Einstellung des Güterverkehrs. MMÜ

Die schönsten Seiten der Bahn

BAHN EXTRA
Filmmagazin Eisenbahn 2016
Bahn-Jahrbuch 2016
20 SEITEN CHRONIK
Was der ICE den Fahrgästen bietet
ICE-Nachfolger ist Was der ICx den Fahrgästen bietet
Neuer Zug auf neuer Strecke
Was der ICE den Fahrgästen bietet
Was der ICx den Fahrgästen bietet
Was der ICx den Fahrgästen bietet

Jetzt neu am Kiosk!

Online blättern oder Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.bahn-extra.de/abo



Am 14. November 2015 wurden drei ETR 470 von den SBB vom Abstellort Dottikon im Aargau nach Kaiseraugst gebracht. Die Lion-420 205 ist mit ETR 470 002 bei Frick unterwegs

Erik P. Schneider (2)

SBB

ETR 470 gehen zum Alteisen

Die Schweizerischen Bundesbahnen ziehen einen Schlussstrich unter ein Kapitel Fahrzeuggeschichte. Ende November gingen drei Cisalpino-Triebzüge zur Verschrottung nach Kaiseraugst

Ende November brachte die SBB drei von vier Triebwagen vom Typ ETR 470, die einstigen Cisalpino-Züge, vom bisherigen Abstellort Dottikon nach Kaiseraugst. Seit Jahren ist der Ort Endstation für viele ausgediente Eisenbahnfahrzeuge.

vember von der Lion-Re 420 205 von Dottikon nach Kaiseraugst zum Recyclinghof gebracht. Damit ist wohl das letzte Kapitel dieser SBB-Züge geschrieben. Zuerst hoffte die SBB noch, für die Fahrzeuge einen Käufer zu finden; schliesslich gab es neben

Italien noch in Slowenien und Tschechien typengleiche Fahrzeuge. Leider blieb das erfolglos. Weil die SBB selbst keine Verwendung für die Fahrzeuge hat, steht nun in den nächsten Wochen in Kaiseraugst die Verschrottung an. ES

Abstellung in Dottikon

Nachdem die SBB die Fahrzeuge durch neue ETR 610 ersetzt hatte – und sich damit selbst mit Versprechen unter Druck setzte, die Züge aus dem Verkehr zu nehmen, standen sie im aargauischen Dottikon auf den dortigen Abstellgleisen. Einzig der ETR 470 009 fährt nach wie vor unter der Regie von TrenItalia als Leihfahrzeug. Wie es für diesen endet, ist noch nicht bekannt. Die anderen drei Züge (470 002, 003 und 005) wurden am 14. No-



In Kaiseraugst gehen die SBB-ETR 470 zur Verschrottung. Andere Bahnen hatten keine weitere Verwendung für die Züge



Am 14. Dezember 2015 präsentierte die RhB den ersten Albula-Gliederzug, bei dem allerdings der Steuerwagen fehlte

RhB

RHÄTISCHE BAHNEN

Erster Albula-Gliederzug

Anlässlich der Jahresmedienkonferenz am 14. Dezember 2015 hat die Rhätische Bahn den ersten von sechs kurzgekuppelten Albula-Gliederzügen vorgestellt, der kurz zuvor von Stadler in Altenrhein geliefert worden war. Nach der „dynamischen Inbetriebsetzung“ soll der Zug im Frühjahr 2016 zu Testzwecken eingesetzt werden und ab August 2016 fahrplanmäßig verkehren. Bis Februar 2017 sollen vier, bis Sommer 2017 alle sechs Kompositionen einsatzbereit sein. Erst danach werden die Steuerwagen Ait 578 abgeliefert, so dass der Pendelzug Chur – St. Moritz aufgenommen werden kann; geführt werden die Pendelzüge von einer bergwärts stehenden Ge 4/4 III. SÖN

ZÜRICH HAUPTBAHNHOF

Verbesserte Anschlüsse für IC

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 ist die Taktlage aller sieben täglichen Zugpaare Stuttgart – Zürich HB – Stuttgart um eine halbe Stunde verschoben, so dass sich die Anschlüsse in Stuttgart Hbf erheblich verbessern. Dadurch erhoffen sich SBB und DB eine Attraktivitätssteigerung. Auch in Zürich HB wird zum Beispiel ein schlanker Anschluss zu einem IC nach Chur hergestellt. Die Wochenend-Einschränkungen auf der deutschen Teilstrecke wurden wieder – bis auf ein Zugpaar – aufgehoben. Allerdings ist der DB-Streckenabschnitt Thayngen – Singen wegen Bauarbeiten vom 30. März bis 11. Mai 2016 gesperrt, so dass keine durchgehenden Züge verkehren können. SÖN

SBB

Erweiterungen in Genf-Cornavin

Am 7. Dezember 2015 wurde die Rahmenvereinbarung für den unterirdischen Ausbau des Bahnhofs Genf-Cornavin beschlossen. Das rund 1,6 Milliarden Franken teure Projekt wird im Rahmen des Projektes Léman 2030, das bis 2030 eine deutliche Angebotsaufwertung im Bereich des Schweizer Genfersee-Ufers vorsieht (LM 01/2016), realisiert. In rund 17 Metern Tiefe entstehen zwei Gleise mit Perron unter dem Bahnhofsareal. Der Baustart ist für 2024 vorgesehen, Vorarbeiten erfolgen bereits ab 2019. FFÖ

Faszination Nahverkehr



Jeden Monat neu am Kiosk!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Online blättern oder
Testabo mit Prämie unter:
www.strassenbahn-magazin.de/abo



Ein X60-Triebwagen in der Station Karlberg. Die Stockholmer Verkehrsbetriebe haben den S-Bahn-Betrieb in der schwedischen Hauptstadt an MTR Gamma AB vergeben

AB SL/Linn Berglund

SCHWEDEN

Stockholmer S-Bahn an MTR

Das Unternehmen MTR Gamma AB baut seine Präsenz im Bahnverkehr rund um Stockholm immer weiter aus. Nachdem es schon das U-Bahn-Netz der schwedischen Hauptstadt übernommen hat, konnte der Bahnbetreiber jetzt auch die Ausschreibung der S-Bahn für sich entscheiden

Die MTR Gamma AB hat die Ausschreibungen für den Betrieb der Stockholmer S-Bahn gewonnen. Sie wird ihn am 11. Dezember 2016 von der Staatsbahn SJ – Statens Järnvägar – übernehmen, die die S-Bahn derzeit im Auftrag der Stockholmer Verkehrsbetriebe SL betreiben. Der Vertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren und kann um 4 Jahre verlängert werden. Er umfasst Planung und Betrieb des Verkehrs, Personal und die Instandhaltung von Stationen und Fahrzeugen. Der Vertragswert liegt bei einer Laufzeit von 14 Jahren bei rund 30 Milliarden Kronen (3,23 Milliarden Euro).

Fast 90 Millionen Fahrgäste

Die Stockholmer S-Bahn befördert jährlich 87 Millionen Fahrgäste. Sie verkehrt auf den vier Linien Bålsta – Nynäshamn, Märsta – Södertälje, Södertälje – Gnesta und Älvsjö – Arlanda –

Uppsala. Das Streckennetz hat eine Länge von 241 Kilometern, es gibt 53 Stationen. Im nächsten Jahr soll der unter der schwedischen Hauptstadt verlaufende Citytunnel eröffnet werden. Dadurch stehen der Bahn erheblich mehr Kapazitäten zur Verfügung. MTR wurde 1975 gegründet, um in Hongkong ein U-Bahnnetz zu bauen und zu betreiben. Das Unternehmen ist

seit 2000 an der Hongkonger Börse notiert, betreibt seit 2009 die Stockholmer U-Bahn und seit dem 21. März dieses Jahres den Schnellzug MTR Express zwischen Stockholm und Göteborg. Die MTR Gamma AB konnte sich bei der Ausschreibung gegen die Abellio Pendeltåg Stockholm AB, Keolis Spår AB, SJ AB und Svenska Tågkompaniet Stelo AB durchsetzen. RH



Am 30. August 2012 ist ein S-Bahnzug bei Rosersberg unterwegs. Noch bis 2016 betreibt die Schwedische Staatsbahn die S-Bahn

Richard Holtz



Nach 16 Jahren wieder im Dienst: HSL 1304 ist am Nikolaustag 2015 mit einem Autozug bei Deurningen unterwegs

Guus Ferrée

NIEDERLANDE

NS 1304 wieder im Dienst

HSL Logistik hat die Ellok 1304 (ex-Niederländische Staatsbahnen) betriebsfähig aufgearbeitet. Diese sechsachsige Maschine wurde vor 16 Jahren bei der NS z-gestellt. Von März 2013 bis September 2015 war sie in der Eisenbahn Erlebnis Welt in Horb/Neckar ausgestellt. Am 21. September 2015 wurde die Lok (Alstom, Baujahr 1952) in die Niederlande überführt. HSL leaset die 1304 von der Werkgroep Loc 1501, die Eigentümer dieser in Frankreich gebauten Lok ist. Am 6. Dezember 2015 fuhr die Lokomotive in den deutschen Grenzbahnhof Bad Bentheim und bespannte dort einen Kia-Autozug. Viele Jahre waren Loks der Reihe 1300 die stärksten Maschinen der NS. GF

Der dänische Lokomotivklubben KLK erhält die 1916 gebaute 1' C-Schleppenderlok TVKJ 12 betriebsfähig. Sie war eine von insgesamt 15 Dampflokomotiven der 1968 stillgelegten Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane, einer privaten dänischen Eisenbahngesellschaft. Am 13. Dezember 2015 zog die Lok bei Styding den „Juletog“, der zwischen Hadersleben und Vojens in Nordschleswig als Advents-Sonderzug unterwegs war

Detleff Schikorr



Fundiert recherchiert, packend erzählt!



**Jetzt am
Kiosk!**

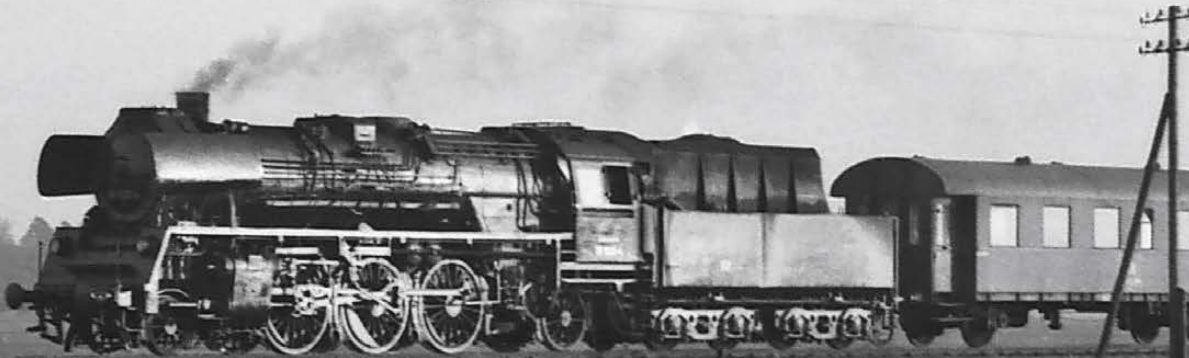
Online blättern oder Testabo
mit Prämie bestellen unter:

**www.militaer-und-
geschichte.de/abo**

23 DB – 23.10 DR

Die Dame und die Aktivistin

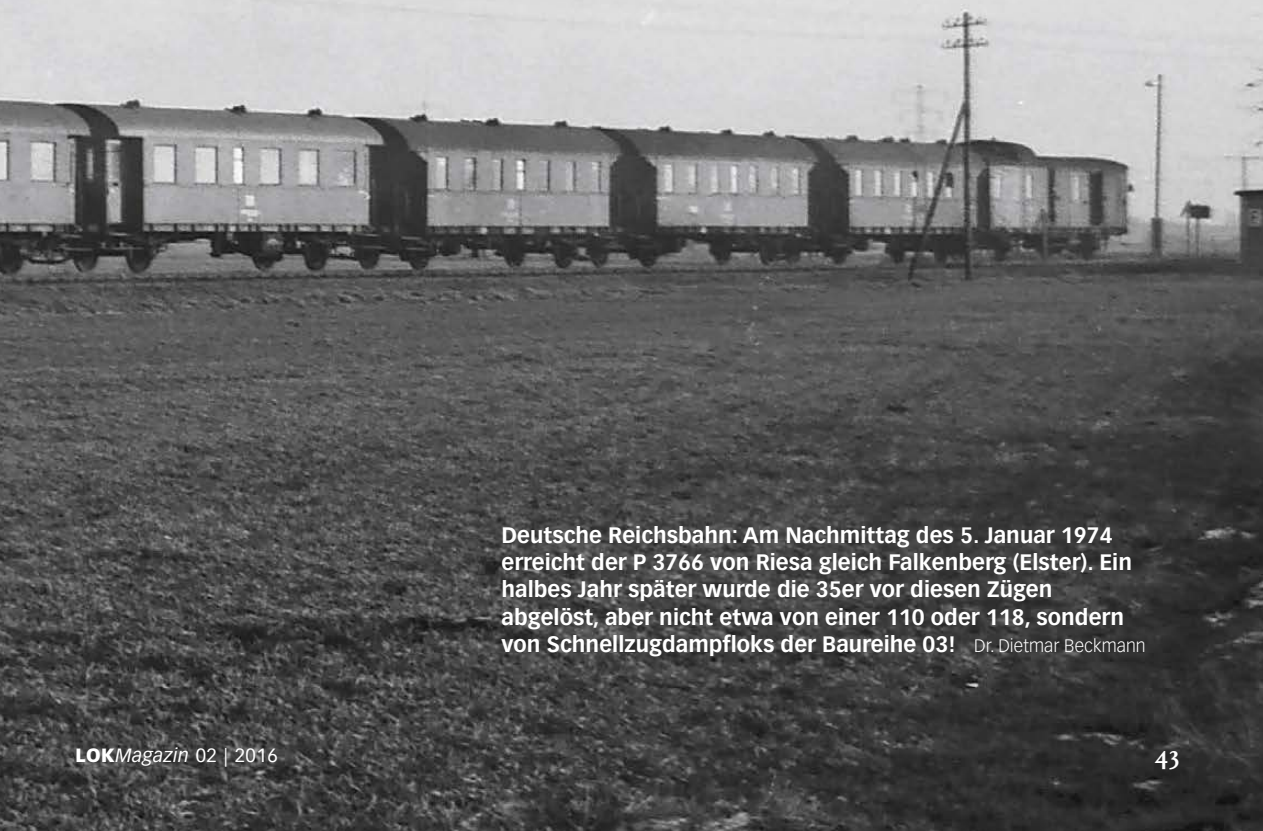
1C1-PERSONENZUGLOKS ■ Beide deutschen Bahnverwaltungen beschafften in den 50er-Jahren neue Dampfloks, und beide eine vom Konzept her sehr ähnliche Lok für Personen- und Eilzüge. Im Detail unterschieden sich die beiden allerdings sehr und bis heute ist die Diskussion darüber, welche schöner oder besser war, nicht nur ein Stammtisch-Thema ...





Deutsche Bundesbahn: Die bestens gepflegte 023 101 auf der Drehscheibe ihrer Heimatdienststelle in Minden in Westfalen, aufgenommen am 12. März 1968

Robin Fell/Eisenbahnstiftung



Deutsche Reichsbahn: Am Nachmittag des 5. Januar 1974 erreicht der P 3766 von Riesa gleich Falkenberg (Elster). Ein halbes Jahr später wurde die 35er vor diesen Zügen abgelöst, aber nicht etwa von einer 110 oder 118, sondern von Schnellzugdampflok der Baureihe 03!

Dr. Dietmar Beckmann

Zwei Jahre nach der Währungsreform in Westdeutschland wächst wieder der Sinn für Eleganz. Kriegsgrau und aufgepinselte Ölfarbe sind out. Eine Lokomotive, die etwas auf sich hält, trägt glänzendes Schwarz, betont ihre schlanke Gestalt mit ein paar schimmernden Ringen um den Kessel und zeigt auf ihren Schildern gediegenes Messinggold. Allzu viele Röhren und Ventile an jeder unpassenden Stelle würden wie Krampfadern wirken. Glatte Formen hingegen signalisieren Jugendlichkeit und Gediegenheit. Einer konservativen Grundstimmung folgt die feine Dame im Bereich des Tenders. Ein tief hinunter-

■ **Andreas Knipping:** Allzu viele Röhren und Ventile an jeder unpassenden Stelle würden wie Krampfadern wirken.

hängender Rock verbirgt die Intimität seiner Drehgestelle. Auf der Modenschau 1950 trägt das Modell die Nummer 23.

Muss ich als Dampflokomotive des Arbeiter- und Bauernstaates so geleckert daherkommen wie eine grüne britische steam-lady oder wie Adenauers Nummerngirl 23? Als sozialistische 23.10 des

Im Frühjahr 1972 hatte die Schweriner 35 1008 mit einem Personenzug den Magdeburger Hauptbahnhof erreicht

Slg. Dirk Endisch





Der N 7543 von Lauda nach Crailsheim besteht am 13. September 1974 aus DB-Umbauwagen jeder Couleur. Der Heizer der 023 042 hat bei Weikersheim alles im Griff

Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung

VERGLEICH: HAUPTABMESSUNGEN

	23 DB	23.10 DR
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	110/85	110/50
Treibraddurchmesser (mm)		1.750
Lauferraddurchmesser (mm)		1.000/1.250
Zylinderdurchmesser (mm)		550
Kolbenhub (mm)		660
Kesselüberdruck (kp/cm ²)		16
Rostfläche (m ²)	3,11	3,71
Strahlungsheizfläche (m ²)	17,1	17,9
Verdampfungsheizfläche (m ²)	156,3	159,6
Überhitzerheizfläche (m ²)	73,8	65,7
Achsstand Lok (mm)	9.900	10.100
Länge über Puffer (mm)	21.325	22.660
Masse dienstbereit (t)	82,8	87,2
Tender	2'2'T31	2'2'T28
erstes Baujahr	1950	1957

Jahrgangs 1957 folge ich keinem antiquierten Schönheitsideal, sondern zeige selbstbewusst meine kantigen Reize. Soll doch jemand meine breite blecherne Front zwischen Pufferträger und Rauchkammertür provokant finden, bitte sehr! Und wenn meine ganzen Rohrleitungen am Kessel ganz einfach nach Arbeit aussehen: Genau so ist es gemeint! Ich bin Aktivistin!

Ich habe auch kein Problem damit, fast genauso wie meine Güterzug-Genossin 50.40 auszusehen! Aber wenn Sie's nicht weitersagen: Auf meine größeren Räder bin ich doch ein wenig stolz.

Andreas Knipping

Begleiterin von Kindheit und Jugend

Als ich geboren wurde, standen beim Lokomotivbau in Babelsberg gerade die ersten Loks der Baureihe 25 und 65 vor der Fertigstellung.

... lesen Sie weiter auf Seite 49

BAUREIHE 23 DER DEUTSCHEN BUNDESBahn

Im Dampflok-Typenprogramm der jungen Deutschen Bundesbahn war auch eine 1C1-Personenzuglok als Nachfolgerin der preußischen P 8 enthalten. Ausgangsbasis der neuen Konstruktion war die 1941 in nur zwei Exemplaren gebaute Einheitslok der Baureihe 23, deren wichtigste Lauf- und Triebwerksabmessungen, wie etwa der Treibrad Durchmesser, übernommen wurden.

Kein Abklatsch der Einheits-23

Aber die 23 der Bundesbahn sollte eine ganz andere Lok werden als ihre DRG-Vorgängerin, bei der man schlicht den Kessel der Baureihe 50 verwendet hatte. Die neue Lok wurde ein Musterbeispiel für die Anwendung von Friedrich Wittes „neuen Baugrundsätzen“, mit denen die DB rigoros mit der Einheitslok der Reichsbahnzeit brach, und das sowohl technisch als auch optisch.

So erhielt die Bundesbahn-23 einen vollständig geschweißten Kessel mit Verbrennungskammer und deutlich gesteigerter Überhitzerheizfläche. Da in der Lok vor allem heimische und hochwertige Steinkohle verfeuert werden sollte, konnte die Rostfläche deutlich verkleinert werden.

Interessant sind hier die Vergleichswerte der Rostflächen:

- 3,89 m² bei der alten 23,
- 3,71 m² bei der DR-23.10 und nur
- 3,11 m² bei der DB-23.

Neben dem Kessel waren auch Rahmen und Tender geschweißt.

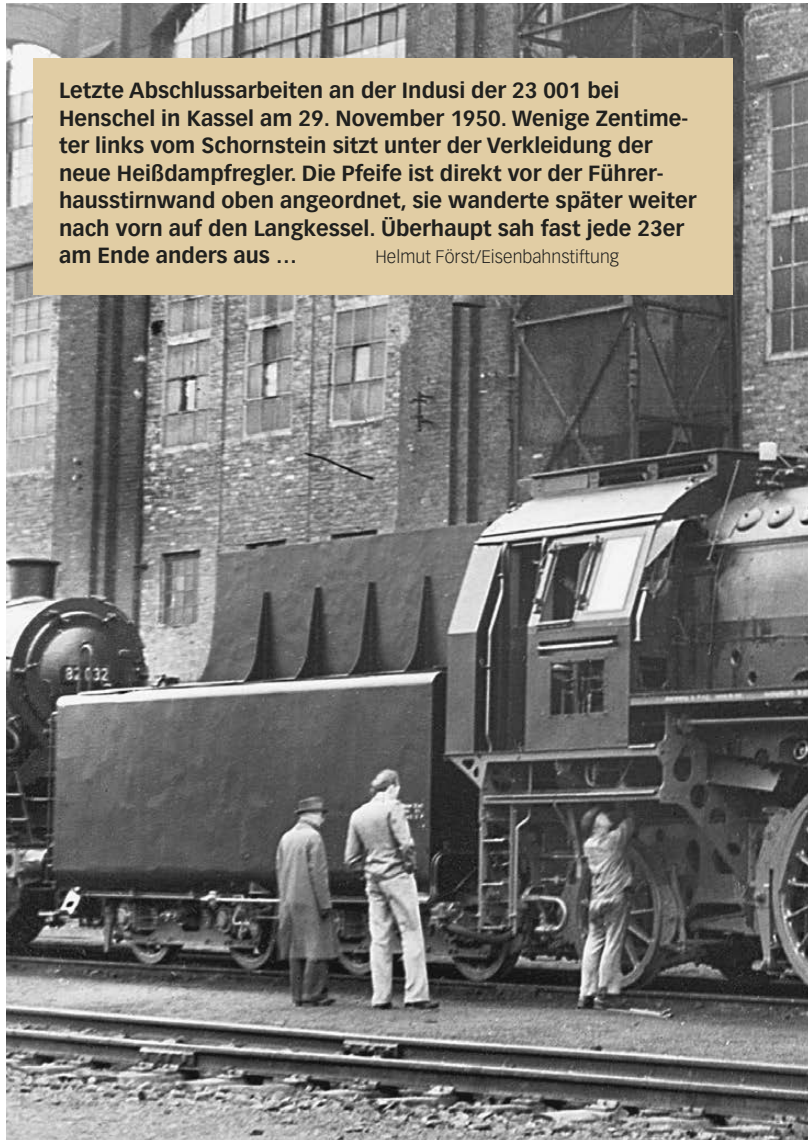
Ein bequemes, großes Führerhaus

Geradezu revolutionär im Vergleich zur alten 23 und auch der 23.10 war das Führerhaus, das dem Personal erstmals einen perfekten Wetterschutz bot: Es war allseits geschlossen, statt der Klappen zwischen Lok und Tender gab es richtige Türen mit Fallfenstern, und in Richtung Tender schlabberte kein dreckiger Vorhang mehr herum, sondern da war eine solide Rückwand mit einer Öffnung, um an die Kohlenvorräte zu gelangen. Führerhausrückwand und Vorderseite des Tenders waren durch Gummiwülste gegeneinander abdichtet.

Der Heißdampfregler, der betrieblich einigen Ärger machen sollte, wurde vom Lokführer mittels Seitenzugregler betätigt. Für die Bequemlichkeit des Personals sorgten Fußbodenheizung, gepolsterte Sitze mit Rücken- und

Letzte Abschlussarbeiten an der Indusi der 23 001 bei Henschel in Kassel am 29. November 1950. Wenige Zentimeter links vom Schornstein sitzt unter der Verkleidung der neue Heißdampfregler. Die Pfeife ist direkt vor der Führerhausstirnwand oben angeordnet, sie wanderte später weiter nach vorn auf den Langkessel. Überhaupt sah fast jede 23er am Ende anders aus ...

Helmut Först/Eisenbahnstiftung



Armlehne sowie die teilweise in einem Pult untergebrachten wichtigsten Anzeigeelemente. Neuland beschritt die DB auch mit dem vollständig geschweißten Tender, konstruktiv ein „umgedrehter Wannentender“.

Gewagte neue Optik

Auch die Optik wich deutlich von der der Einheitslok ab: Der Kessel war weitgehend von Leitungen befreit worden, der Schornstein trug einen Kranz und keinen Aufsatz, ferner waren die Sandkästen aus Sicherheitsgründen (elektrische Fahrleitung!) vom

Kesselscheitel in die Umlaufbleche verlegt worden. Statt der Frontschürze war die DB-23 vorne fast „nackt“: Ein großes Trittblech vor und neben der Rauchkammertür erleichterte aber den Bw-Arbeitern das Schaufeln beim Löschen. Ins moderne Bild passten auch das schon erwähnte Führerhaus sowie der glatte Tender. Da sich die Lieferung der 105 Loks über neun Jahre hinzog, wurden sie ständig verändert, was sich sowohl technisch als auch optisch auswirkte: So wich der Oberflächenvorwärmer der ersten Bauserien später verschiedenen



Mischvorwärmer-Bauarten. Späte 23er hatten Rollenlager an den Achsen und am Triebwerk. Auch das Führerhaus wurde durch veränderte Türen sowie integrierte Lüftungsgitter im Dach verbessert. Beim Tender entfielen die Versteifungsbleche am Kohlenkasten.

Sehr unterschiedliche Lebensdauer

Als die ersten 23er in den Jahren 1950/51 in Betrieb genommen wurden, galt es zunächst einmal, sämtliche Kinderkrankheiten abzustellen. Danach wurden die Loks im Schnellzug- und Eilzugdienst eingesetzt, selbst vor dem

„Rheingold“ waren sie zu sehen. So bespannte das Bw Koblenz-Mosel mit den Loks auch internationale Schnellzüge zwischen Köln und Frankfurt/Wiesbaden. Doch schon bald wanderten die 23er in den Personenzugdienst ab. Ende der 60er-Jahre wurden die Bestände zunehmend konzentriert und es begannen erste Ausmusterungen. Crailsheim und Saarbrücken waren die letzten großen 23-Bw'e, wobei letzteres die Loks sogar im Wendezugdienst einsetzte. Ende 1975 endete die Zeit der seit 1968 als 023 bezeichneten Loks, als in Crailsheim 023 023, 029 und

058 abgestellt wurden – dieses Trio blieb neben fünf weiteren Loks der Nachwelt erhalten, darunter auch die 23 105 als letztgebaute DB-Dampflok. Das erreichte Lebensalter der Loks schwankte stark: Da seit 1969 die DB-Dampfloks keine L4-Hauptuntersuchungen mehr erhalten durften, mussten die 23 der letzten Bauserien nach teilweise nur gut zehn Dienstjahren wegen abgelaufener Fristen abgestellt werden, während ältere 23, die noch Mitte der 60er-Jahre hauptuntersucht worden waren, fast 25 Jahre im Dienst standen.

MARTIN WELTNER





Die Nachmittagssonne des September 1972 leuchtet auf Lok und Hallenfront: Die 35 1024 vom Bahnbetriebswerk Elsterwerda hält mit einem Eilzug im Bahnhof Dresden-Neustadt

Ludwig/Eisenbahnstiftung

Der Bau und die Serienfertigung der Baureihe 23.10 begannen wenig später. Zwischen 1957 und 1959 standen über 100 Maschinen dieses Loktyps in den Fabrikhallen bei „Karl-Marx“ in Potsdam-Babelsberg, dem früheren Werk von Orenstein & Koppel.

Es vergingen nicht einmal 20 Jahre und schon war die Ära der meistgebauten und erfolgreichsten Neubaulok der Deutschen Reichsbahn fast wieder beendet. Bereits während meiner Studentenzeit in der zweiten Hälfte der 70er-Jahre war die „Drei- und zwanziger“ ein Auslaufmodell. Danach konnte man nur noch die 23 113 – nun als 35 113 – einige Jahre freitags und sonntags im Plandienst zwischen Nossen – Riesa und Dessau und bei vielen Sonderfahrten erleben.

Als die Konstrukteure in der noch jungen DDR endlich an den Entwurf der 1'Cr'-Personenzugloks gingen, hatte man vorher lange über ein Neubauprogramm diskutiert. Die dort behandelten Entwürfe änderten sich mehrfach. So wurden von der Baureihe 25 nur zwei Exemplare als 1'D-Personen-

zuglok gebaut. Dass dann nicht alle Pläne bis hin zu einer Schnellzuglok ausgeführt wurden, hatte in erster Linie mit den wirtschaftlichen Verhältnissen in Ostdeutschland und den auch dort aufkommenden Plänen für einen Traktionswandel zu tun.

Neubau fast ein Wunder

Während meine Eltern für unsere Familie einen kärglichen Lebensunterhalt sicherten, hatte die Industrie in der Mitte der 50er-Jahre immer noch an den Reparationsleistungen für die UdSSR „zu knabbern“; darüber hinaus permanent mit Rohstoffknappheit und ständigen Materialengpässen zu tun. Dass die ersten Neubaulokomotiven nicht pünktlich fertig wurden und dazu zahlreiche „Kinderkrankheiten“ aufwiesen, war kein Wunder.

Trotzdem ging die 23.10 relativ schnell in die Serienfertigung. Es wurden schließlich 113 Exemplare gebaut, so viele wie von keiner anderen Neubaulok in Deutschland! Der größte Trumpf war der außerordentlich gut gelungene, verdampfungsfreudige Kessel, der in abgewandelter Form auch noch in anderen Neubau- und Rekoloks Anwendung fand. Die für schlechtere Kohlenqualität dimensionierte Rostfläche tat ein Übriges. Ja, die Konstrukteure hatten ein gutes Händchen.

... lesen Sie weiter auf Seite 52

Linke Seite: Winterwetter, Sonne und Dampf im Gegenlicht! Eine 23er mit einem Nahverkehrszug nach Lauda macht sich in Crailsheim auf den Weg (1. Dezember 1973)

Burkhard Wollny/Eisenbahnstiftung

BAUREIHE 23.10 DER DEUTSCHEN REICHSBAHN



Schwerin besaß in den 60er-Jahren einige Neubau-23er. Auf diese Weise kam auch die 23 1007 immer einmal in den Westen. In Lübeck rollt sie am 29. August 1967 von der Scheibe Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung

Die Baureihe 23.10 gilt zu Recht als die gelungenste Neubau-Dampflokomotive der Deutschen Reichsbahn. Diese benötigte – wie auch die Deutsche Bundesbahn – nach dem Zweiten Weltkrieg dringend eine moderne Personenzug-Maschine, die in erster Linie die inzwischen recht betagten Dampfloks der Baureihe 38.10–40 (ex preußische P 8) ersetzen sollte.

Der alte Traum: die Alleskönnerin
Zunächst plante die DR die Beschaffung einer Universal-Maschine, die sowohl im Hügelland als auch im Flachland für die Bespannung von Reise- und Güterzügen vorgesehen war. Allerdings gab die DR dieses Vorhaben wieder auf und entschied sich in dem Ende 1952 aufgestellten Neubaulok-Programm für eine Personenzug-Maschine der Bauart 1C1 mit zwei Zylindern. Die Entwicklung der Baureihe 23.10 begann 1953. Die DR übernahm analog der DB für ihre Neukonstruktion die

wichtigsten technischen Parameter von der Baureihe 23.0 der Reichsbahn, von der 1941 aber nur zwei Baumuster in Dienst gestellt worden waren.

Neues Bauen: Schweißtechnik
Hinsichtlich der Technik berücksichtigten die Konstrukteure die von Hans Schulze (1903–1962), dem Referenten für die Bauart der Dampf- und Diesellokomotiven der DR, formulierten „Richtlinien für die Entwicklung moderner Dampflokomotiven“. Diese glichen zwar in einigen Punkten den von Friedrich Witte favorisierten „Neuen Baugrundsätzen“, waren aber den Rahmenbedingungen in der DDR angepasst. Dies galt vor allem für den Kessel. Zu den Kernpunkten der „Richtlinien“ zählten der geschweißte Blechrahmen und der geschweißte Verbrennungskammer-Kessel, der eine sehr große Rostfläche für die Verfeuerung von Braunkohlen-Briketts erhielt. Außerdem

sprach sich Schulze für den Einbau einer Mischvorwärmer-Anlage und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Lokpersonal aus.

Tradition statt Experiment
Großes Augenmerk legte Hans Schulze auch auf die Optik der DR-Neubauloks. Im Gegensatz zu Friedrich Witte, der mit der Ästhetik der Einheitsloks radikal brach, entwickelten die DR-Ingenieure diese weiter. Zwar wurde die Baureihe 23.10 mit den kleinen Windleitblechen der Bauart Witte ausgerüstet, doch die Umlaufschürze und der Rauchkammer-Zentralverschluss blieben erhalten. Bis heute gehen die Meinungen über die Gestaltung des Mischkastens, der vor dem Schornstein seinen Platz fand, auseinander. Fakt ist: Der oben abgeschrägte Kasten schuf eine unverwechselbare Silhouette und gilt als das Markenzeichen aller Neubau- und Reko-Dampfloks der DR.



Was machte man sich 1957 noch für Mühe: Fotoanstrich für das klassische Werksfoto der 23 1002 auf dem Gelände des LKM Babelsberg! Die ersten beiden Loks hatten einen großen Mischkasten und einen Heißdampfregler, der ebenso klobig links neben dem Schornstein heraus ragt

Slg. Dirk Endisch

Der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg lieferte im Frühjahr 1957 die beiden Prototypen der Baureihe 23.10 an die DR. Die Versuchsfahrten erfüllten die Erwartungen: Die Neubaudampflokomotive erreichte eine um 45 bis 60 Prozent höhere Zugkraft als die preußische P 8. Die Zughakenleistung der Baureihe 23.10 lag bis zu 17 Prozent über jener der Einheitslokomotive der Baureihe 23.0.

Leistung wie die 03

Dabei erwies sich der Kessel als besonders leistungsfähig. Bei einer spezifischen Heizflächenbelastung von 70 kg/m²h erzeugte der Kessel bis zu elf Tonnen Dampf je Stunde. Damit reichte die Baureihe 23.10 bis in den Leistungsbereich der wesentlich größeren Schnellzuglokomotive der Baureihe 03 hinein.

Die Serienfertigung der Baureihe 23.10 begann mit nur wenigen Änderungen 1958 und endete nach insgesamt 113 Maschinen im Jahr 1959. Die Lokführer und Heizer schätzten die 23.10 von Beginn an aufgrund ihrer Laufruhe, der Leistung und des verdampfungsfreudigen Kessels. Zu den Hochburgen der Baureihe 23.10 gehörten die Bahnbetriebswerke Berlin Ostbahnhof, Cottbus, Dresden-Alttstadt, Halle P, Neubrandenburg, Nossen und Schwerin. Die Maschinen bespannten

meist Schnell- und Eilzüge. Aber auch schwere Personen- und Eilgüterzüge gehörten zu den Aufgaben der Baureihe 23.10, deren Glanzzeit jedoch nur wenige Jahre währte.

Gnadeneinsätze für 35 1113

Bereits Anfang der 70er-Jahre lösten die Dieseltriebfahrzeuge der Baureihen 110 und 118 die 23.10 – nun 35.10 – schrittweise ab. Am 21. Mai 1977 beendete das Bw Nossen den planmäßigen Einsatz der Baureihe 35.10. Die Energiekrise verhalf der Museumsmaschine 35 1113 zu einer Rückkehr in den Plandienst. Ab dem 26. September 1982 bespannte die Neubaulok freitags und sonntags das Zugpaar E 944/947 zwischen Riesa und

Dessau. Zeitweilig übernahm die Maschine auch Leistungen auf den Strecken Nossen – Riesa und Riesa – Elsterwerda – Elsterwerda-Biehla. Diese Dienste endete im Februar 1985. Danach war die 23 1113 vor unzähligen Sonderzügen und auf vielen Ausstellungen zu sehen. 1992 wurde die Lok nach Ablauf ihrer Kesselfrist abgestellt. Heute erinnern neben 23 1113 im ehemaligen Bw Nossen noch 23 1019 (betriebsfähig in Cottbus), 23 1021 (kalt in Prora) und 23 1097 (betriebsfähig in Glauchau) an die beste Neubaudampflokomotive der DR. In Gera fanden die Dampfspender 23 1028 und 23 1074 eine neue Heimat, wo sie langfristig wieder komplettiert werden sollen.

DIRK ENDISCH



35 1004 im August 1977 in Lutherstadt Wittenberg

Slg. Dirk Endisch



Erlaubte 110 km/h ermöglichten in den 60er-Jahren sogar den Einsatz im Schnellzugdienst.

Ich habe die Lok als Kind vor Schnell- und Eilzügen im Raum Leipzig erlebt und sie als Student an ihren letzten Einsatztagen in Gera, Dresden und beim Bw Nossen fotografiert.

Gern erinnere ich mich an eine Mitfahrt auf dem Führerstand von Dresden über Nossen bis nach Leipzig im Herbst 1972. Mit einem mittelschweren Personenzug die Steigungen aus dem Elbtal heraus zu fahren – das war ein Genuss für uns Dampflokenenthusiasten! Noch 1975 gab es den

Plan einer 35.10 von Dresden durch das Elbtal nach Bad Schandau und eine „Füllleistung“ der Nosser Loks zwischen Dresden und Arnsdorf, wo ich

■ Joachim Volkhardt: Vom technischen Level her war die 23 West der 23.10 natürlich überlegen.

u. a. die 35 111 mehrfach an der Steigung nach Dresden-Klotzsche fotografieren konnte.

Die Kollegen, die die 23-er als Lokführer oder Heizer erlebt haben, sind heute nicht mehr im

Lange nach dem Ende des Planeinsatzes hielt die 35 1113 die Fahne aufrecht: Personenzug Nossen – Riesa am 13. November 1983 auf der Brücke über die Freiburger Mulde

Dirk Seiler



Dienst. Die Ruheständler wissen aber meist nur Positives zu berichten; einen Heizer der mit der 23.10 Dampf gekocht hätte – so etwas gab es nicht!

Meine ehemaligen Kollegen des Bahnbetriebswerkes Halle P schwärmen noch heute von der Lok, auch wenn die Ära dort kaum mehr als zehn Jahre andauerte. Die Eilzugdienste im Hügelland; wie Halle – Nordhausen oder Görlitz – Dresden, da war die Lok in ihrem Element! Und auch die Laufleistungen in den nördlicher liegenden Bahnbetriebswerken waren nicht zu verachten. Leider drang die erste in Großserie ausgelieferte Diesel-

lok, die V 180, genau in diese Phalanx ein und verdrängte die 23.10 in untergeordnete Dienste. Sie verschwanden aus den großen Bahnbetriebswerken und verdienten ihr Gnadensbrot mit Personenzügen abseits der Magistralen. Dann war recht schnell Schluss. Den letzten eintägigen Umlauf bestritt die 35 1106 im Winterfahrplan 1976/77 zwischen Nossen und Riesa.

Lokführer, die beide gefahren haben, gibt es wohl nicht. Die Urteile aus Sicht des Fahrdienstes können so nur subjektiv sein. Vom technischen Level her war die 23 West der 23.10 natürlich überlegen. Der DDR-Lokomotivbau der 50er-Jahre hat aber doch eine sehr gelungene Lok herausgebracht. Mir gefällt sie besser als die 23 der DB. Die Lok ist optisch einfach ein „Hingucker“ – sie hat sehr gelungene Proportionen, der schlanke Mischvorwärmer und die freundliche Frontpartie tun ihr Übriges!

Joachim Volkhardt

Schöner ohne „Nudelholz“

Ob die Bundesbahn-23 eine schöne Lok war, ist Geschmackssache. Mir persönlich gefällt sie sehr gut mit ihren klaren Linien: Dies gilt besonders für die letzten Bauserien mit Mischvorwärmer statt „Nudelholz“, den dicken Rollenlagern an den Treibachsen, dem Führerhaus mit dem integrierten Lüftungsaufsatz und den geknickten Türen sowie dem glatten Tender. Und ist ein Mechanismus mittels Zahnrädern und Kette zum Öffnen der Wasserkappen am Tender nicht eine sehenswerte Sache?

Doch was sagte das Personal zur 23er? In den letzten Jahrzehnten habe ich mit vielen Lokführern gesprochen, die mit der Lok zu tun hatten. Überall dort, wo die 23er gefordert und entsprechend

■ **Martin Weltner:** Mir persönlich gefällt die 23er der DB sehr gut mit ihren klaren Linien.


ihrem vorgesehenen Einsatzzweck verwendet wurde, gab es Lob für sie. Erwähnt wurde immer wieder die besondere Leistungsfähigkeit des Kessels, Heizer überarbeiteten sich nicht, wenn sie die kleine Feuerbüchse richtig bestückten. Kritik gab es eigentlich nur an der mangelnden Laufruhe im oberen Geschwindigkeitsbereich.

Anders sah das in Betriebswerken aus, wo die 23 nur als Lückenfüller dienten: Dort wollte man sich weder an Heißdampfregler noch Mischvorwärmer gewöhnen, zudem stand in diesen späten DB-Dampfjahren das Ende dieser Traktionsart längst fest. Eines eint die DB-23 und die DR-23.10: Ohne Traktionswandel hätten beide Baureihen wohl ein ganz normales Dienstalster von 30 bis 40 Jahren erreicht ...

Martin Weltner

■ Welche 23er war schöner, welche besser? Im nächsten LOK MAGAZIN setzen wir unseren Beitrag fort ...





Der „erste“ von 60 Zügen: 401 001
„Gießen“ unterwegs auf der NBS
Ingolstadt – Nürnberg als ICE 784
von München nach Hamburg-Altona
zwischen Kinding und Allersberg
neben der Autobahn A9

Uwe Miethe

BAUREIHE 401

228 mal um die Erde

MEILENSTEIN DER FAHRZEUGTECHNIK ■ Als sie neu waren, staunte alles über die „weiße Pracht“. Heute ist der ICE 1 alltags-taugliche, fast knorrige Eisenbahn. Durchschnittlich hat jeder Triebzug mittlerweile mehr als 10 Millionen Kilometer hinter sich



Vorstellungsfahrt des ICE V am 22. Juni 1986 von Köln Hbf nach Düsseldorf Flughafen

Zeno Pillmann

Am 2. Juni 1991 wurde in Deutschland nach Japan (Shinkansen, 1964) und Frankreich (Train à Grande Vitesse, 1981) der Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) aufgenommen. Bei Baubeginn der Neubaustrecken (NBS) war man noch davon ausgegangen, den schnellen Fernverkehr mit normalen und 200 km/h schnellen, lokbespannten Zügen durchzuführen. Ein HGV-Zug und damit der ICE war daher nicht vorgesehen.

Die Namensbezeichnung InterCityExpress ergab sich aus der Übernahme der drei Buchstaben ICE, die für den Versuchsträgerzug InterCityExperimental standen und schnell der feste Begriff für den schnellen Schienenverkehr in Deutschland wurden.

Ein Blick zurück

Im September 1971 führte die Deutsche Bundesbahn mit dem Intercity (IC) den Zwei-Stunden-Takt im Fernverkehr mit Zügen der 1. Klasse ein, keine acht Jahre später, im Mai 1979, wurde das IC-System deutlich ausgeweitet: Die IC-Züge fuhren nun im Stundentakt und mit beiden Wagenklassen. Betrug 1971 die planmäßige Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, konnte 1979 – jedoch nur auf wenigen dafür zugelassenen Streckenabschnitten – bereits mit Tempo 200 gefahren werden. Dafür genühten die herkömmlichen lokbespannten Wagenzüge mit der in den 60er-Jahren eigens dafür entwickelten Schnellfahrlokbauweise 103 und den vorhandenen Wagenbauarten Apm, Avm und Bm.

Mit den drei 1973 in Dienst gestellten IC-Triebzügen der Baureihe 403/404 untersuchte die DB, ob der Triebzugeinsatz im Fernverkehr sinnvoll möglich ist; für eine bedarfsorientierte Zugbildung

waren alle Einheiten dieses Zuges antriebsmäßig vollständig ausgestattet, nur die Endwagen besaßen Führerstände und Stromabnehmer. Durchsetzen konnten sie sich damals nicht.

Den Stillstand im Schienennetz aufheben

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren im großen Ausmaß für den Individualverkehr großzügig trassierte Autobahnen gebaut worden, die Eisenbahn musste sich mit dem aus dem vergangenen Jahrhundert stammenden Schienennetz begnügen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Mittelgebirgen betrug kaum mehr als 100 km/h, in den engen Flusstälern mussten die Schnellzüge teilweise mit nur 70 km/h ihrem Ziel entgegen „schleichen“. Noch vor der Einführung des IC-Systems war der Bau neuer Strecken beschlossen worden.

Der hierzu aufgestellte Bundesverkehrswegeplan 1973 sah rund 2.000 Kilometer Neu- und Ausbaustrecken vor. Diese waren ursprünglich zur Entlastung bestehender Linien gedacht und wurden daher hinsichtlich der Trassierung für einen Mischbetrieb schnell fahrender Reisezüge und schwerer Güterzüge ausgelegt. So entstanden bis 1991 die NBS Hannover – Würzburg (327 km) und Mannheim – Stuttgart (99 km).

Obwohl eine „Behördenbahn“, legte die DB auf eine wirtschaftliche Betriebsführung wert. Zum Zeitpunkt der Entwicklung der Schnellfahrlokomotive 103 hielt man deren 200 km/h für ausreichend, darüber hinaus stiegen die Mehrkosten für Energie und Verschleiß wirtschaftlich unverträglich an. Demzufolge war der lokbespannte Zug seinerzeit sinnvoll.

Diese Zielausrichtung änderte sich Mitte der 70er-Jahre. In Frankreich brachten die durch die

hohen Geschwindigkeiten erzielten Fahrzeiteinsparungen erheblich mehr Fahrgäste auf die Schiene. Zudem hatte die Ölkrise 1973 zu einem Umdenken in der deutschen Verkehrspolitik geführt. Der Kurzstreckenluftverkehr sollte auf die Schiene (zurück-) verlagert werden und auch dem Individualverkehr mit dem Auto wollte man mit schnelleren Zügen Konkurrenz machen. Dies erforderte die deutliche Verkürzung der Fahrzeiten auf der Schiene.

ICE V – InterCityExperimental

Auf Initiative des Bundesministeriums für Forschung und Technologie (BMFT) hatte man bereits 1968 mit der Ermittlung der wirtschaftlichen und technischen Grenzen des Rad-Schiene-Systems begonnen. Mit der Hochleistungs-Schnellbahn-Studie wurde 1971 die Notwendigkeit höherer Geschwindigkeiten in Deutschland dargelegt. Parallel zur favorisierten Magnetschwebbahn wurden bei der DB ab 1973 zielgerichtete Versuche mit einer für 250 km/h umgebauten Lok der Baureihe 103 auf der Strecke Hamm – Minden durchgeführt.

1974 gründeten die deutsche Fahrzeugindustrie, Hochschulen und die Bundesbahn das Gemeinschaftsbüro 300-km/h-Zug, das sich insbesondere mit der Kosten-Nutzen-Analyse beschäftigte und bereits ein Jahr später eine Studie für einen dreiteiligen Versuchszug für 400 km/h vorlegte.

Es folgten Laborversuche, hierbei wurden auf dem BMFT-Rollenprüfstand in München-Freimann im Stand sogar Geschwindigkeiten bis 500 km/h erreicht. Es folgte die Gründung der Forschungsgemeinschaft Rad/Schiene, an der die In-

■ Im Grunde haben wir es mit einem Zug mit zwei Loks an beiden Enden zu tun.

dustrie, die Hochschulen und die DB mitwirkten. Nach Auswertung der Ergebnisse wurde 1979 das Versuchsfahrzeug 1 (ein dreiachsiger Wagen) für Rollversuche auf der Eisenbahnversuchsanlage Rheine – Freren geplant.

1980 begann man mit der Planung des Versuchsfahrzeuges 2, das auch als Rad/Schiene-Versuchs- und Demonstrationsfahrzeug (R/S-VD) bezeichnet wurde.

Ein neuer Zug und völlig neue Farben

Die Höchstgeschwindigkeit betrug 350 km/h. Die Drehstrom-Antriebstechnik wurde von der zuvor entwickelten Baureihe 120 übernommen, abweichend wurden (wie bei der DE 2500 erprobt) die Fahrmotoren umkoppelbar auch im Rahmen aufgehängt (Umkoppelbare Antriebsmasse – UMa), um die Drehgestelle zu entlasten.

Neu entwickelt war die Wirbelstrombremse. Die Triebköpfe erhielten aerodynamisch günstige Formen, aus den selben Gründen wurden die Fenster

Ein Grund mehr: eine Stunde weniger.
Noch schneller im ICE von und nach Berlin.

Die ICE-Verbindungen nach Berlin nehmen zu – und die Fahrzeiten nehmen ab: Bis zu einer Stunde sparen Sie auf den Strecken Berlin – Köln/Ruhrgebiet und Berlin – Frankfurt/M. Sie verbindet der ICE-Sprinter Berlin und Frankfurt am Main nonstop morgens und abends in nur noch 3 Std. 40 Min. Infos beim ReiseService unter 0 18 05/99 66 33.

DB
Die Bahn kommt!

Sehr gut gemacht: Werbung mit dem völlig „neuen Gesicht“ der Deutschen Bundesbahn Slg. Heiko Focken

und Türen außenbündig eingebaut und die Wagenübergänge außen glatt geschlossen.

Im Grunde haben wir es mit einem lokbespannten Zug mit zwei Lokomotiven an beiden Enden zu tun. Die Fahrzeuge erhielten eine auffallende Farbgebung in verkehrsgrau mit unterschiedlich orientierten roten und pastellviolettem Längsstreifen, das Fensterband wurde durchgehend schwarz, lediglich durch ovale Türfenster unterbrochen. Die Beschriftung erfolgte in achatgrau, Schürzen und Fahrwerk erhielten einen quarzgrauen Anstrich.

Diese Farbgebung wurde zum Erkennungszeichen der ICE-Züge und dementsprechend durch Geschmacksmuster geschützt, ab 1997 wurde der zweifarbige Längsstreifen einfarbig in verkehrsrot ausgeführt.

Erster Rekord 1985: Schallmauer 300!

Die Triebköpfe wurde im Februar 1985 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt, erste Fahrversuche begannen am 2. Juni 1985. Am 31. Juli 1985 wurden die Mittelwagen für den nun als InterCityExperimental bezeichneten Zug – an den Fahrzeugen wurden nur die drei Buchstaben ICE angeschrieben – geliefert. Er bestand aus zwei Triebköpfen (Baureihe 410) und drei dazwischen gereihten Wagen (Baureihe 810). Die erste Rekordfahrt mit geladenen Gästen fand am 26. November 1985 statt:



24. April 2013: Das Foto von der Geislinger Steige mit dem ICE 1091 Berlin – München (vorn der 401 517) zeigt sehr schön, dass der ICE 1 auch die Fortentwicklung des klassischen, langen D-Zuges ist Zeno Pillmann

2. JUNI 1991: ES GEHT LOS!



Fahr- und Platzkarte für die erste Fahrt am 2. Juni 1991 Heiko Focken (2)

Er war eine Zäsur! Er brach mit allem, was 150 Jahre lang zuvor in Deutschland als Eisenbahn verstanden wurde.

Die „Bundesbahn“? Das war auf einmal nicht mehr nur das Milliar-

dengrab mit ausgeleierten „Silberlingen“. Wenn man damals, Anfang der 90-er Jahre, sagte „ich fahre mit dem ICE“, dann hatte das den Klang wie „ich fliege mit der Concorde nach New York“.

Die erste planmäßige Fahrt dieses Zuges mitzumachen, das wollte ich mir dann auch nicht nehmen lassen: 2. Juni 1991, ICE 593 „Münchner Kindl“, 6:07 Uhr ab Hamburg-Altona (Platzkarte anbei). Der Zug wird von einer Blaskapelle verabschiedet, überall an den Neubaustrecken stehen die Menschen, schauen auf die mit bis dato



Werbeaufkleber aus den 90ern



Auf dem Abschnitt Gütersloh – Hamm wurden 317 km/h erreicht (kurz zuvor bereits 324 km/h) und damit erstmals in Deutschland mehr als 300 km/h auf der Schiene gefahren worden!

Auf dem NBS-Abschnitt Fulda – Würzburg stellte man am 1. Mai 1988 mit 406,9 km/h einen neuen Weltrekord für Schienenfahrzeuge auf. Mit den Versuchen wurden die Voraussetzungen zum Bau der notwendigen HGV-Züge geschaffen.

Nach der Bestellung der HGV-Züge diente der Versuchszug noch eine Zeit lang zur Erprobung einzelner neuer Komponenten für die Serienzüge. Mit neuer Messtechnik ausgestattet fungierte er ab Mitte 1990 als Abnahmefahrzeug für die jeweils vor der Fertigstellung stehenden NBS.

Nach der Inbetriebnahme der Serien-Züge wurde der Versuchszug in ICE V umbenannt. Er wurde 1998 wegen Fristablauf abgestellt und zum 1. Januar 2000 ausgemustert. Der Zug erreichte eine Laufleistung von rund 1,2 Millionen Kilometer. Der Triebkopf 410 001 und der Mittelwagen 810 001 wurden im Forschungs- und Technologiezentrum Minden nicht öffentlich zugänglich als Denkmal aufgestellt, der 410 002 wurde dem Deutschen Museum übergeben.

InterCityExpress der 1. Generation: 401

Auf der Grundlage des Versuchszuges entwickelte man den HGV-Zug. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf 280 km/h festgesetzt. Die UmAn-Technik wurde vereinfacht. Die Wirbel-

strombremse entfiel, ebenso die glatten Wagenübergänge. Der Zug erhielt den größtmöglichen Komfort, hierzu wurden u. a. die Wagenkästen 20 Zentimeter breiter ausgeführt. Auch die Führerstände wurden nun druckdicht gemacht.

Im Gegensatz zum ICE V waren die Dächer der Triebköpfe und Wagen gleich hoch, nur das Dach des Restaurant-Wagens erhob sich über die glatte Oberkante. Hinsichtlich Komfort, Antriebstechnik und Bremsausrüstung stellte der Zug eine Spitzenleistung deutscher Ingenieurskunst dar. Die Bezeichnung ICE wurde beibehalten, aus dem InterCity-Experimental wurde der InterCityExpress. Nach der Indienststellung der zweiten Generation erhielten die Züge die Bezeichnung ICE 1.

Lieferung parallel zur Wiedervereinigung!

Im Sommer 1988 wurden zunächst 41 HGV-Züge bestellt, zwei Jahre später orderte man weitere 19 Züge nach, insgesamt wurden 60 Triebköpfe und 720 Mittelwagen gebaut.

Die Inbetriebsetzung der Triebköpfe erfolgte durch das Ausbesserungswerk Opladen. Da die Mittelwagen noch nicht zur Verfügung standen, dienten ausrangierte m-Wagen als Ersatz. Die Komplettzusammenstellung der Züge nahm das AW Nürnberg vor.

Zum Zeitpunkt der Aufnahme des HGV-Verkehrs 1991 waren erst 26 Züge geliefert und davon nur 23 einsatzbereit. Um so viel wie möglich von den NBS nutzen zu können, wurde die ICE-Linie 6

nicht gekannter Geschwindigkeit vorbeihuschenden Pfeile, winken, klatschen. Bahnfahren bekam eine neue Dimension in der öffentlichen Wahrnehmung. Der ICE 1, eine Zeitmaschine mit 280 km/h, er katapultierte die gesamte deutsche Eisenbahn um mehrere Jahrzehnte voraus. Und er enttäuschte nicht: der ICE 1 umgab seine Gäste mit einer geradezu opulenten Ausstattung, einem Speisewagen, Radioempfang und einigen Videoplätzen, der Wahl zwischen offenen Großräumen und gemütlichen Abteilen – Selbstverständlichkeiten im Kundenanspruch, die von keinem seiner Nachfolger mehr erreicht wurden.

Entgegen aller Anpreisungen der „moderner“ ICE-Generationen durch die Deutsche Bahn: Das Maß der Dinge bei Ausstattung, Komfort und Zuverlässigkeit war und ist der ICE 1! Möge ihm noch eine lange Zukunft beschieden sein!

HEIKO FOCKEN



ICE 1: Das Bord-Bistro im Originalzustand

Slg. J. Glöckner



Am 31. Oktober 2013 entstand auf der Enz-Talbrücke bei Enzweihingen das Foto des ICE 596 München – Berlin in der Regel-Zugreihung Triebkopf, vier Mittel-, Speise-, sieben Mittelwagen, Triebkopf Zeno Pillmann

(Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Fulda – Frankfurt – Mannheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München) neu geschaffen. Während der IC für die Strecke Hannover – Frankfurt bis dahin noch drei Stunden und 26 Minuten benötigte, brauchte der ICE eine Stunde weniger und auf dem Abschnitt Mannheim – Stuttgart halbierte sich die Fahrzeit von anderthalb Stunden auf 44 Minuten! Die DB bewarb den ICE mit der Aussage „Halb so schnell wie das Flugzeug – doppelt so schnell wie das Auto“.

Ein Jahr später konnte auch die direkte Verbindung Hamburg – München über Würzburg mit

Einstellfahrt eines Triebkopfes mit dem „Dummy-Zug“ des AW Opladen nach Hagen und Essen am 6. August 1990 in Wuppertal-Oberbarmen Z. Pillmann



ICE bedient werden, damit waren nun Tagesreisen hin und zurück möglich. Ab 1992 wurde auch die IC-Linie 3 (Hamburg – Frankfurt – Basel) auf ICE umgestellt, einzelne Züge fuhren in die Schweiz, dazu erhielten die Triebköpfe neben der entsprechenden Zugsicherung einen zweiten Stromabnehmer. 1993 waren häufig alle 60 Züge im Einsatz, es wurde eine durchschnittliche Laufleistung

■ Eine ICE-Einheit kann maximal 14 Mittelwagen umfassen, planmäßig fahren sie mit zwölf.

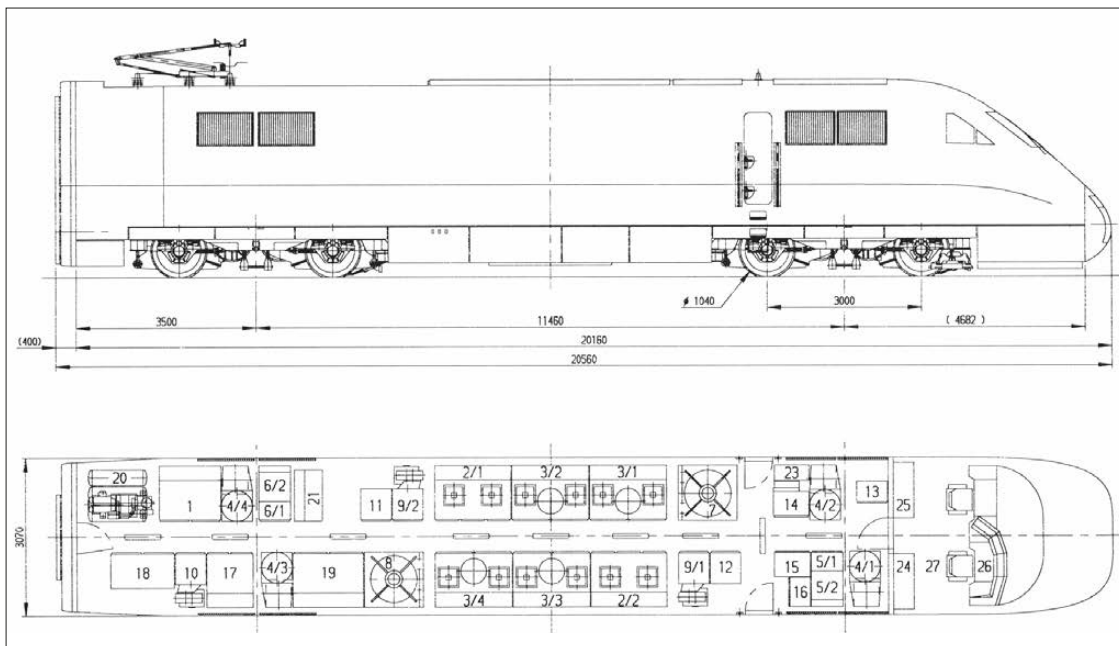
von rund 520.000 km/Jahr erbracht. Nördlichster Bahnhof war Kiel, südlichster Wien.

In den ersten Jahren war die Geschwindigkeit auf 250 km/h begrenzt, ab 1995 durfte außerhalb der Tunnel bis 280 km/h gefahren werden. Um dem Verschleiß am Oberbau zu mindern, wurde 1998 mit Ausnahme der ICE-Sprinter die Geschwindigkeit auf 250 km/h begrenzt. Ab 2009 sind wieder generell 280 km/h zugelassen.

Eher harmlose Kinderkrankheiten

Eine ICE-Einheit kann maximal 14 Mittelwagen umfassen, in der Regel wurde mit 13 Wagen gefahren. Um eine bessere Beschleunigung zu erreichen, verkürzte man die Züge zum Teil auf bis zehn Wagen. Planmäßig verkehren die ICE 1 mit zwölf Mittelwagen, die Zugtrennung ist nur in der Werkstatt möglich.

Die ICE-Züge 162 bis 172 haben ÖBB-Zulassung, die 172 bis 190 SBB-Zulassung.



Der Triebkopf eines 401, es bedeuten: 1: Hochspannungsgestüt, 2/1,2: Zwischenkreisgerüste, 3/1–4: Hauptstromrichter, 4/1–4: Fahrmotorlüfter, 5/1, 6/1: Koppeldrossel, Überbrückungsschutz, 5/2: Integra, 6/2: Bremssteuerung, Gleitschutz, 7, 8: Stromrichter- und Trafo-Ölkühler, 9/1,2: Hilfsbetriebe-Umrichter (Ölkühler, Fahrmotor-Lüfter u. a.), 10: Hilfsbetriebe-Umrichter (Lüfter, Trafo-Ölpumpe, Luftpresser), 11: Antriebs-Stromrichter Drehgestell 1, 12: Antriebs-Stromrichter Drehgestell 2, 13: Geräteschrank, 14: AFB, Sifa, Klimagerät u. a., 15: LZB und Indusi, 16: ZUB, URM, 17: Steuereinheit 110 V, 18: Zugsammelschiene, 19: Hilfsbetriebe, Batterie u. a., 20: Druckluft-Anlage, 21: Schalttafel Luft, 23: LZB, Indusi, 24: Thermofach, 25: KS-Tafel, 26: Lokführerpult, 27: Lokführerraum

Slg. Oliver Strüber

Anfangs traten vereinzelte Probleme mit nicht schließenden Türen, verstopften Toiletten oder Triebkopfschäden auf. Im Vergleich zu heute auftretenden Pannen mit neuen Fahrzeugen waren diese jedoch eher minimal, wurden jedoch in der Presse aufgebauscht und beeinträchtigten über kurze Zeiten den Ruf des neuen Zuges. Insgesamt betrachtet war das erste Betriebsjahr jedoch sehr erfolgreich, die Reisenden waren wegen des Komforts und der kurzen Reisezeiten begeistert, der ICE wurde zum Symbol für den High-Tech-Standard Deutschland.

Am 8. November 2007 stellte der auf 200 Meter Länge gekürzte ICE 1-Zug 189 im Rahmen der ETCS-Abnahmefahren im Lötschberg-Basistunnel mit 288 km/h einen neuen schweizerischen Geschwindigkeitsrekord auf.

Einsatz in den USA

Der ICE war sowohl hinsichtlich Technik als auch Komfort weltweit der Spitzenzug unter den HGV-Zügen. Als zu Beginn der 90er-Jahre die US-amerikanische Bahngesellschaft AMTRAK einen Schnellverkehr Boston – New York – Washington (Eastkorridor) aufbauen wollte, wurde eine auf sechs Mittelwagen verkürzte ICE-Einheit entsprechend umgerüstet (11 kV/25 Hz; anderes Radprofil)

und von Bremerhaven nach Baltimore verschifft. Am 29. Juli 1993 begann der „ICE-Train“, wie der Zug dort genannt wurde, seine Fahrt von der Ost- zur Westküste quer durch die USA und nach Kanada. Mit 260,7 km/h stellte er einen amerikanischen Geschwindigkeitsrekord auf. Im Herbst war der Zug zwei Monate im Planeinsatz als Metroliner. Ende 1993 erfolgte der Rücktransport. Trotz der guten Präsentation entschied man sich aus verschiedenen Gründen, auch wegen der Kosten, für den TGV.

DAS GESCHIRR KLAPPERT!

Im ICE V waren versuchsweise sowohl stahl- als auch luftgefederte Drehgestelle eingebaut worden. Aus Kostengründen entschied man sich beim Bau des ICE 1 für die neu entwickelten Drehgestelle der Bauart MD 350 mit klassischer Schraubenfederung. Bei Geschwindigkeiten über 200 km/h traten beim ICE 1 tieffrequente Geräusche auf, die mit der weiteren Erhöhung der Geschwindigkeit zunahmen. Besonders bei den Restaurant-Wagen führte dies zu einem Klappern des Geschirrs. Die Stahlfederung konnte im Gegensatz zur Luftfederung der Geräuschbildung nicht entgegenwirken. Als Abhilfe wurden Radsätze eingebaut, bei denen zwischen Radkörper und Lauffläche zur Dämpfung ein Gummiring eingebaut wurden.



Man sieht ihm die harte Arbeit an: Der 401 069 „Worms“ ist als ICE 591 Hamburg-Altona – München Hbf unterwegs und rollt bei hochsommerlichen Temperaturen durch Lonsee (17. Juli 2013)

Uwe Miethe

DIE 60 GELIEFERTEN ZÜGE IM ÜBERBLICK

Triebköpfe

Stückzahl	Betriebsnummern	Bauserie	Bemerkungen
20	401 001–020 und 401 501–520	1	Stromrichter auf Basis von Frequenzthyristor
21	401 051–071 und 401 551–571	1	Stromrichter auf Basis von GTO-Thyristoren
19	401 072–090 und 401 572–590	2	Stromrichter auf Basis von GTO-Thyristoren mit zweitem Stromabnehmer für DB/ÖBB und SBB

Summe **120 Triebköpfe**; Fertigung der Kastenrohlinge bei KM (München), Ausbau bei KM, Krupp und Thyssen-Henschel

Mittelwagen

Stückzahl	Gattung	Bemerkungen
138	Avnz 801	1. Klasse (Sitzplätze: 48 vor / 53 nach Umbau)
60	Avnz 801.8	1. Klasse mit Kartentelefon (Sitzplätze: 48 vor / 53 nach Umbau)
376	Bvmz 802	2. Klasse (Sitzplätze: 66 vor / 71 nach Umbau)
26	Bvmz 802.9	2. Klasse, Drehgestelle mit Luftfederung (Sitzplätze: 66 vor / 71 nach Umbau)
60	Bvmz 803	2. Klasse mit Sonderabteil, Servicewagen (Sitzplätze: 45 vor / 35 nach Umbau)
60	WSmz 804	Speisewagen mit Restaurant und Bistro (36 Sitzplätze + 4 Stehplätze)

Summe **720 Mittelwagen**; Verantwortliche Planung durch LHB (Salzgitter), beteiligte Firmen: WU (Berlin), DUEWAG (Krefeld), MBB-Verkehrstechnik (Donauwörth)

Triebköpfe

Länge über Kupplung	20.560 mm
Breite	3.020 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Drehgestellachsstand	3.000 mm
Achsformel	Bo' Bo'
Leermasse	80 t
Leistung	4.800 kW
Anfahrzugkraft	200 kN

Mittelwagen

Länge über Kupplung	26.400 mm
Breite	3.020 mm
Höhe	3.840 mm
Ausnahme: Speisewagen	4.295 mm



Und so sieht es der Lokführer im 401 003 (als ICE 692) auf der Fahrt über die Stadtbahn in Berlin vom Hauptbahnhof in Richtung Osten. Ganz frisch ist das Arbeitspult auch nicht mehr ...

Volker Emersleben

Die erstmals 1992 eingebauten Radsätze mit Gummiringen zur Schallabsorption führten am 3. Juni 1998 zur größten Katastrophe auf deutschen Schienen in der Nachkriegszeit. An der dritten Achse des ersten Wagens des ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen“ hatte sich die Lauffläche gelöst und sich im Wagenboden verhakt, das andere Ende kratzte über die Schwellen.

Die Katastrophe von Eschede 1998

Bei der Fahrt durch den Bahnhof Eschede mit 198 km/h wurde dadurch eine Weiche unter dem fahrenden Zug verstellt, der folgende Zugteil wurde aus dem Gleis gerissen. Dabei wurde ein Pfeiler einer Straßenbrücke zerstört, die Brücke stürzte ein und der Rest des Zuges prallte auf diesen Berg aus Beton. 101 Personen, davon zwei Streckenarbeiter, wurden getötet; 88 Personen waren schwer und 106 leicht- bzw. unverletzt.

Flotte stillgelegt

Am folgenden Tag wurden alle ICE-1-Züge bis zur Prüfung ihrer Radsätze stillgelegt. Das Eisenbahnbundesamt untersagte am 13. Juni 1998 den Einsatz der gummingefederten Radsätze und ordnete den Ersatz durch die alten Monoblockradsätze an. Als weitere Folge aus dem Unfall ergab sich, dass alle ICEs – nicht nur die 401er – nachträglich Notausstiegfenster bekamen. Die Umrüstung war

im Oktober 2004 beendet. Die Zugnummer ICE 884 und der Name „Wilhelm Conrad Röntgen“ wurden in der folgenden Jahren nicht mehr belegt. 2002 wurden die an die Zugnummern gebundenen Namen gestrichen. Nun wurden die Fahrzeugeinheiten selbst mit Städtenamen getauft. Der bei dem Unglück führende und unbeschädigte Triebkopf (401 051) gehört auch heute noch zum Einsatzbestand. Der zweite (hintere) Triebkopf (401 551) diente als Ersatzteilsponder.

Thun 2006 und Missverständnis 2008

Am 28. April 2006 stießen im schweizerischen Bahnhof Thun der ICE 278 mit einem Lokzug der BLS (465 017 und 465 014) zusammen. Drei Radsätze des führenden ICE (401 573) entgleiten, ebenso die jeweils hinteren Drehgestelle der Wagen 3 bis 8. 30 Reisende wurden verletzt, acht mussten in Krankenhäuser gebracht werden, der Lokführer des ICE konnte sich in den Maschinenraum retten und wurde nur leicht verletzt.

Mit Teilen der zuvor unfallbeschädigten Triebköpfe (hinterer Triebkopf aus Eschede – 401 551 – und durch Brand in Offenbach zerstörter Triebkopf 401 020) wurde der beschädigte 401 573 wieder aufgebaut.

Am 26. April 2008 war eine durch einen Hund aufgeschreckte Herde von 20 bis 30 Schafen in den Landrücken-Tunnel gelaufen. Um 20:59 Uhr



Bordprogramm aus dem ersten Einsatzjahr mit der etwas anderen Farbe

H. Focken



war ICE 782 München – Hamburg mit 230 km/h auf ein einzelnes Tier geprallt. Nach dem Stillstand (am km 249,5) wurde lediglich eine abgerissene LZB-Antenne festgestellt, nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleister setzte der Zug seine Fahrt – nun signalgeführt – mit verminderter Geschwindigkeit fort.

In der Gegenrichtung war ICE 885 Hamburg – München unterwegs. Um 21:04 Uhr raste der Zug, wegen der Steigung „nur“ mit 210 km/h statt der zulässigen 250 km/h, am Nordportal des Landrücken-Tunnels in die Schafherde.

Rettung im Tunnel, aber wie?

Beide Triebköpfe und die zehn letzten der zwölf Mittelwagen entgleisten. Der führende Triebkopf prallte gegen die Tunnelwand, die Mittelwagen neigten sich nach links in das Profil des Gegengleises. 31 Sekunden nach dem Aufprall kam der Zug zum Stehen (km 252,4). Die Fahrzeugbeleuchtung fiel aus. 21 Reisende und der Lokführer wurden schwer sowie 13 Reisende und vier Mitarbeiter leicht verletzt.

Aus Fulda rückte um 21:48 Uhr der dortige Rettungszug aus. Wegen der Zerstörung der Weiche konnte die Bergung aber nur von Würzburg her erfolgen, dieser Rettungszug traf erst um 0:44 Uhr des folgenden Tages ein.

Einsatzende? Ersatz durch den ICx?

Der ICE 1 wurde für eine Einsatzdauer von zwei Unterhaltungsabschnitten (dreimal sechs Jahre) gebaut. Es wurde pro Jahr eine Laufleistung von 520.000 Kilometer zugrunde gelegt, insgesamt also 9.360.000 Kilometer. Dies entspricht 228 Erdumrundungen! Inzwischen sind die ICE 1 statt der angedachten 18 schon 25 Jahre im Einsatz. Daher wurden die 59 vorhandenen Züge 2005 bis 2008 im Werk Nürnberg generalüberholt (Re-Design) und für weitere zwölf Jahre ertüchtigt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Sitzplatzanordnung geändert. Diese Anpassungen an die Wirtschaftlichkeit steigerten nicht den Komfort, auf Grund der größeren Wagenkastenbreite gehört der ICE 1 dennoch zu den bequemsten Fernreiszügen weltweit.

Seit 2008 läuft der Austausch der Stromrichter, es gelangen nun IGBT zum Einsatz. Mit der neuen Technik lässt sich der Energieverbrauch verringern. Bis 2015 waren 38 Thyristor- und zwei GTO-Triebköpfe umgerüstet.

Als Ersatz ist der ICx, inzwischen auch als ICE 4 bezeichnet, gedacht, der ab 2017 in Betrieb gehen soll, zunächst aber die noch älteren lokbespannten

GEHEIMTIPP: DER 401 ALS HOTEL



Wenn es Nacht wird in Berlin ...

Am 21. April 2015 wollte ich von Soltau nach Stralsund fahren und am nächsten Mittag dort ankommen. Ich wusste bereits von den Streikplänen der GDL. So stellte sich heraus, dass die

Anreise über Hamburg und Rostock nicht möglich war. Lediglich Berlin blieb als Option. Kurz nach Mitternacht kam ich an und am nächsten Tag waren immerhin zwei Zugpaare zwischen Berlin und Stralsund laut Ersatzfahrplan angekündigt.

Zu meiner Freude stand im unterirdischen Teil des Berliner Hauptbahnhofes ein Hotelzug – ein ICE 1 als kostenlose Übernachtungsmöglichkeit, zumal ich einen gültigen Fahrschein hatte. Anders als beispielsweise beim Münchner Hotelzug wurden die Fahrscheine nicht kontrolliert – der Zug stand einfach da. Der Schlafkomfort ließ zu wünschen übrig – der ICE 1 ist ja nicht speziell für Fahrten im Nachtsprung konzipiert.

Aber hey! Immerhin eine kostenlose Übernachtungsmöglichkeit im Warmen. Wer ausreichend Bettschwere mitbringt, der bekommt auch ein bisschen Schlaf.

Und weil es so schön war, nahm ich das Angebot noch einmal in Anspruch. Am

Abend des 6. Mai 2015 musste ich von Berlin nach Schweinfurt. Den letzten tatsächlich verkehrenden Zug verpasste ich; es blieb nur eine Verbindung, die aufgrund des Streiks ausfiel. So holte ich mir dennoch eine Fahrkarte, um die vollen Fahrgastrechte beanspruchen zu können. Ich fragte in der DB Lounge nach, ob heute abend der Hotelzug wieder bereitgestellt würde. Die Mitarbeiter waren überfragt. Gleiches an der DB Information. Einen Hotelzug gibt es in Berlin Hbf schlichtweg nicht! Auch bei der Service-Hotline der DB gab es keine Auskunft. Der Hotelzug war ein echter Geheimtipp! Nicht einmal die Eisenbahner wussten, dass es ihn gibt.

Später am Abend meinte eine andere Mitarbeiterin an der DB-Lounge: „Also ich bekomme Sie heute Abend nur bis Fulda gefahren. Bleiben Sie lieber hier in Berlin, in Fulda ist doch nichts los um die Zeit. An der DB-Information erhalten Sie einen Hotelgutschein.“



401 059 bei Buchbrunn zwischen Würzburg und Nürnberg am 17. Dezember 2010

Thomas Szymanowski

An der DB-Information fragte ich als erstes nach, ob heute noch der Hotelzug bereitgestellt wird. Wer will schon ein richtiges Hotel, wenn er gleichzeitig die Möglichkeit hat, in einem ICE 1 zu übernachten? Und tatsächlich: Ein Mitarbeiter fragte einen anderen, der telefonierte einmal und schon gab er mir Bescheid, dass ein Hotelzug bereitgestellt wird.

Also nichts wie hin: Fast Food vom Bahnhof und schon konnte ich es mir wieder im ICE gemütlich machen. Am nächsten Morgen wechselte die Anzeige: Es war ein regulärer ICE in Richtung Frankfurt! Man hatte den Halt in Berlin Ost entfallen lassen, um den Zug die ganze Nacht als Hotelzug in Berlin Hauptbahnhof anbieten zu können. Eine kluge Idee...

Einziger Verbesserungsvorschlag: eine frühzeitige Kommunikation mit Mitarbeitern und Fahrgästen!



VESELIN KOLEV

Für richtige Fans ein Muss: Übernachten im ICE 1

Veselin Kolev (2)



Auch das gibt es: Ein ICE 1 mit einem ICE 2-Triebkopf! Der 401 015 „Regensburg“ kommt am 19. September 2008 in München-Allach als ICE 781 aus Hannover. Der Triebkopf des Zuges ist der 402 045! Uwe Miethe

INTERNE NUMMERIERUNG DER DB UND DIE NAMEN

Die Deutsche Bahn bezeichnet ihre ICE-Züge mit dreistelligen Nummern. Die Züge der Baureihe 401 erhielten entsprechend an der Hunderter-Stelle der Ordnungsnummer eine 1, die weiteren beiden Ziffern entsprechen den beiden letzten Ziffern der ganzen Betriebsnummer der Triebköpfe.

Beispiel:

401 014 = Wagen 114 DB

Da mit dem 401 051 (unbeschädigter Triebkopf aus dem Unfallzug von Eschede) einer übrig ist, der als Ersatz bei Triebfahrzeugstörungen zum Einsatz gelangt, kann es hier Abweichungen geben.

Seit dem Fahrplanwechsel 2002/03 entfielen die bis dahin bei den Fernzügen üblichen Zugnummern. Stattdessen bot die DB Städten an, sogenannte Patenschaften für ICE-Züge zu übernehmen. Zur Kenntlichmachung erhalten die an den Zugenden befindlichen Wagen das Stadtwappen und den Stadtnamen. Damit sollen die deutschlandweit eingesetzten Züge Werbung für die betreffenden Städte machen. 47 der 59 ICE 1-Züge haben Namen erhalten. Rechts die Liste:

101	Gießen	162	Gneisenau (Rheingau)
102		163	
103	Neu Isenburg	164	
104	Mühl Dorf am Inn	165	
105	Offenbach am Main	166	Gelnhausen
106	Itzehoe	167	Garmisch-Partenkirchen
107	Plattling	168	Crailsheim
108	Lichtenfels	169	Worms
109	Aschaffenburg	170	
110	Gelsenkirchen	171	Heusenstamm
111	Nürnberg	172	
112	Memmingen	173	
113	Frankenthal (Pfalz)	174	Zürich
114	Friedrichshafen	175	
115	Regensburg	176	Bremen
116	Pforzheim	177	Basel
117	Hof	178	Bremerhaven
118		179	
119	Osnabrück	180	
120	Lüneburg	181	Interlaken
151	(Unfall-Triebkopf Eschede)	182	Rüdesheim am Rhein
152	Hanau	183	Timmendorfer Strand
153	Neumünster	184	Bruchsal
154	Flensburg	185	Freilassing
155	Rosenheim	186	
156	Heppenheim (Bergstraße)	187	Fulda
157	Landshut	188	Hildesheim
158	Gütersloh	189	Castrop-Rauxel
159	Bad Oldesloh	190	Ludwigshafen am Rhein
160	Mülheim an der Ruhr		
161	Bebra		



Ein Zug wie ein Strich: Der 401 004 „Mühldorf am Inn“ als ICE 593 Berlin Ostbahnhof – München auf der NBS Augsburg – München zwischen Hattenhofen und Mammendorf (Vorfrühling 2011)

Uwe Miethe

IC-Züge ablösen soll. Ab 2020 ist er dann als Ersatz für den ICE 1 vorgesehen.

Fazit: Meilenstein der Entwicklung!

Im Grunde genommen ist der ICE der ersten Generation nichts anderes als ein windschnittiger Wagenzug mit je einer Lokomotive an beiden Seiten. Die selbe Konfiguration wurde auch bei den ausländischen HGV-Zügen jener Zeit angewendet. Das war damals der sicherste Stand der Technik und setzte insbesondere hinsichtlich der elektronischen Steuerung Maßstäbe.

Der Drehstromantrieb wurde von der erst wenige Jahre zuvor in Dienst gestellten Baureihe 120 übernommen. Auf Grund der höheren Geschwindigkeiten wandte man die bereits bei der Henschel-BBC mit der DE 2500 entwickelten Abkoppelung der Fahrmotoren an und verringerte damit die beweglichen Massen der Drehgestelle. Dennoch führten die hohen Achslasten zu einem deutlich erhöhten Verschleiß. Deshalb wurde ab dem ICE 3 die Antriebstechnik auf den ganzen Zug verteilt, die Achslasten konnten damit deutlich gesenkt werden.

Neben der technischen Ausstattung setzte der ICE 1 auch hinsichtlich des Komforts Maßstäbe, die die nachfolgenden ICE-Züge nicht mehr erreichten: Dies betraf sowohl die Ausstattung als auch die großzügigen Platzverhältnisse. Für die damalige Zeit war der ICE 1 ein Meilenstein in der Fahrzeugentwicklung.

Zeno Pillmann



Triebkopf 401 515 auf Werkstattfahrt des Werkes München an der Donnersbergerbrücke

Uwe Miethe



BAUREIHE 03.10 (II)

Neuer Kessel

SCHNELLER ABSCHIED ■ Vielen Nachkriegs-Dampflokomotiven blühte ein ähnliches Schicksal: Ihr Ende kam viel früher als erwartet. Besonders traurig: Nicht eine DB-03.10 blieb uns

Wie wir auch noch beim Kapitel Nachkriegs-Reichsbahn sehen werden, war die 03.10 mit einem Geburtsfehler in der Frage der Werkstoffwahl behaftet. Man hatte beide Stromlinien-Baureihen (wie auch eine Anzahl konventioneller Einheitsloks der Baureihen 41 und 50) mit Langkesseln aus der Stahlsorte St 47 K ausgestattet. Zur Erläuterung nur ganz kurz: „K“ steht für kaltgewalzt. Der Stahl war härter als bisherige Kesselstähle, sodass mit geringeren Stärken gearbeitet und damit Gewicht gespart werden konnte – was im Hinblick auf die Mehrlast durch drittes



Triebwerk und Verkleidung notwendig war. Doch der durch das Kaltwalz-Verfahren im Stahl verbleibende Stickstoff machte das Material nach kurzer Zeit spröde. Mangelnde Elastizität führte zu Rissen, die sich einer Reparatur durch Schweißung widersetzen.

Man versuchte, mit Flickern aus herkömmlichem Stahl St 34 die Lebensdauer der Kessel notdürftig zu verlängern. Ständige Kontrollen sollten dem Risiko einer Explosion vorbeugen. Der Riss des Langkessels der 41 229 beim Wasserdruckversuch am 28. April 1955 bei nur 11,5 bar offenbarte den Ernst der Lage.

Neue Kessel für 03.10 und 41

Die DB entschloss sich zur Beschaffung neuer Kessel für die 03.10 und die betroffenen 41. Entsprechend dem neuesten Stand der Technik waren die bei Krupp bestellten neuen Dampferzeuger vollständig geschweißt und besaßen Verbrennungskammern. Beim Umbau der 03.10 wurden mit Rollenlagern an den äußeren Treib- und den Kuppelstangen, mit einer Kohlen-Nachschubeinrichtung auf dem Tender und Abdeckklappen über dem Kohlenkasten zusätzliche Innovationen wirksam.

Wenig Freude machte man dem Betrieb mit dem Heißdampfregler. Die im Prinzip plausible Überlegung, die Dampfzufuhr erst jenseits des Überhitzers zu regeln und damit dem Triebwerk schnell frischen Heißdampf zu liefern, wurde mit vielen Betriebsstörungen bezahlt, bedingt durch verfestigte Schlammablagerungen im Dampfsammelkasten und im Reglerventil. Solche Ablagerungen freilich konnten nur durch eine erhöhte Nei-

Noch einmal die 03 1051, dieses Mal festgehalten in Hagen-Eckesey 1964. Sieben Jahre harter Arbeit sind ihr anzusehen

A. Petelicki/Slg. A. Knipping



Oben: Am 23. November 1957 war Hans Schmidt im Kölner Hauptbahnhof schnell nach vorn zwischen die Gleise geeilt und hatte diese herrliche Konstellation festgehalten: links die 03 1051 (mit dem D 67 „Riviera-Express“), daneben die 03 111. Auch hier kann die ewige Frage diskutiert werden: Welche Lok sieht von vorn besser aus, die Einheits- oder die DB-Umbaulok? Slg. H. Brinker



Immer wieder traurig stimmt die Tatsache, dass von den 03.10 der DB mit Neubaukessel nicht eine Lok erhalten blieb. Trösten wir uns mit diesem Bild der ersten Maschine aus Hagen von 1965 Slg. Andreas Knipping

gung zum Wasserüberreißen entstehen, also durch ein Problem der Kessel- und nicht der Reglerkonstruktion.

Die Literatur überschätzt solche Probleme der Neubau- und Umbauloks der DB insofern, als sie darin einen Grund für das frühe Ende des Dampfbetriebes sucht. Die Kausalität war jedoch eigent-

Noch fast wie neu: 03 1081 am Kohlenbunker im Bw Köln Bbf am 13. Juni 1959 H. Schmidt/Slg. H. Brinker



lich gegenläufig. Wäre der Dampflokomotive in den späten 50er- und frühen 60er-Jahren noch eine systematische Bauartpflege zuteil geworden, so hätte man bei der 03.10 wie auch bei der 23 die später tatsächlich verwirklichten Abhilfemöglichkeiten in Gestalt des Einbaus einer Regler-Spüleinrichtung oder einer Rückkehr zum Nassdampfregler zügig verwirklicht. Indes war inzwischen die Entscheidung zur vollständigen Abkehr von der Dampflokomotive gefallen.

Der ständige Dialog zwischen Betriebs- und Ausbesserungswerken, Lokomotivausschuss, Versuchsanstalt Minden und Herstellerwerken war fast verstummt. Jede auch bescheidene Verbesserung wurde mit Blick auf eine nur noch kurze Betriebsdauer kritisch kalkuliert.

Wer brauchte sie wirklich noch?

Als die umgebauten Loks zwischen April 1957 und Dezember 1959 wieder in Betrieb gingen, hatte sich die betriebliche Wirklichkeit im Vergleich zum Startschuss des F-Zug-Netzes 1951 auch schon radikal gewandelt. 1956 ging die V 200 in Serie. 1957 erreichte der Fahrdrabt von Darmstadt aus Frankfurt. Ende 1958 fuhr man von Basel – Freiburg – Karlsruhe, von München – Stuttgart – Mannheim und von München – Nürnberg –



Mit dem breiten Trittbrett, den nach außen gerückten Laternen und teilweise auch mit Kranzschornsteinen glückte der DB eine beachtliche neue Ästhetik (03 1016, 13. Juni 1959, Köln Bbf) H. Schmidt/Slg. A. Knipping

Frankfurt jeweils über Mainz – Koblenz bis Köln elektrisch.

In diese Gegenwart hinein wurde der „neuen“ 03.10 alsbald eine geschlossene Beheimatung in Hagen-Eckesey zugewiesen. F-Züge standen nicht mehr auf ihrem Programm. Vor D- und Eilzügen kam sie aber immer noch bis Münster und Emden im Norden, Siegen im Süden, Arnheim, Mönchengladbach und Aachen im Westen und Braunschweig, Helmstedt und Kassel im Osten.

Die weitere Elektrifizierung raubte ihr aber schon früh ihre Einsatzstrecken. 1964 ging die Verbindung Köln – Wuppertal – Hagen – Hamm unter Draht, 1965 die Sauerlandlinie Hagen – Siegen – Gießen.

Garten mit Dampflokom-Ausblick

All diese Sorgen belasteten nicht den 13-jährigen Andreas Knipping, der in den Pfingstferien 1965 die westfälische Verwandtschaft oberhalb des Haltepunkts Wittbräucke an der Strecke Hagen – Herdecke – Dortmund besuchte. Vom westlichen Rand ihres riesigen Gartens bot sich ein herrlicher Blick hinunter auf den Hengstey-See und die Strecke Hagen – Schwerte, die trotz elektrischen Betriebes nach Hamm noch zahllose Dampffzüge von und nach Paderborn und Kassel bot. Mindestens 01,

03.10, 23, 41, 44 und 50 erfreuten die von fotografischen Pflichten noch unbelasteten kindlichen Augen von Andreas und Bruder Martin.

1966 folgte schon die Ausmusterung

Die Hauptverwaltung in Frankfurt bemühte sich bundesweit um eine neue Verwendung der so modernen Lokomotiven, jedoch vergebens. Direktionen und Betriebswerke, die mit ihren 01 und 03 für

■ Wenn man den Personalen schon Umstellungen zumuten wollte, dann doch bitte gleich mit der Perspektive der V 160!

eine absehbar nur noch kurze Zeit gut klar kamen und ihre 18.6 und 39 auch schon auf's Abstellgleis schickten, zeigten kein Interesse an einer als durchaus kompliziert bekannten Lokomotive mit Innentriebwerk.

Wenn man den Personalen schon Umstellungen zumuten wollte, dann doch bitte gleich mit der Zukunftsperspektive der Gewöhnung an die jetzt laufend gelieferte V 160!

So wurden denn zwischen dem 29. April 1965 (03 1022) und 25. September 1966 (03 1011, 1050



Am 25. September 1966 um 13:32 Uhr kam die 03 1076 mit E 682/882 aus Kassel im Heimat-Bw Hagen-Eckesey an und wurde abgestellt. Ausgemustert wurde sie am 22. November 1966

Slg. Andreas Knipping



03 1045, 3. Februar 1959 in Essen Hbf: Hat man es hier mit einem grauen und verbeulten Lastenesel zu tun oder mit einer 140-km/h-Schnellzugmaschine mit drei Zylindern?

Herbert Schambach/Slg. Andreas Knipping



03 1021 präsentiert sich kurz vor der z-Stellung am 26. September 1966 in einem beklagenswert rostigen Zustand. Schon steht fest, dass sich ein neuer Einsatzbereich nicht mehr finden wird Slg. Andreas Knipping

und 1076) alle Loks abgestellt. 1966 folgte die Ausmusterung, bis 1972 die Verschrottung auch der anfänglich konservierten 03 1001 und 1013. So blieb keine DB-03.10 erhalten!

Die Umbaukosten zwischen 211.703 und 272.354 DM musste man beinahe als Fehlinvestition verbu-

chen. Eine Neubaulokomotive der Reihe 23 war mit 277.900 DM kaum teurer gewesen. Aber: Im Nachhinein ist man immer schlauer. Und in der Gesamtbilanz, die auch die Reihen 01, 01.10 und 41 mit einzuschließen hat, war das Projekt „Neubaukessel DB“ durchaus sinnvoll. *Andreas Knipping*

BAUREIHEN 03.10 UND 01.10: WAS WURDE ANDERS NACH DEM II. WELTKRIEG?

	03.10 1940	Abweichungen 03.10 DB 1958 03.10 DR 1959		01.10 1939	Abweichungen 01.10 DB 1954
Treibraddurchmesser (mm)	2.000			2.000	
Lauferraddurchmesser (mm)	1.000/1.250			1.000/1.250	
Zylinderdurchmesser (mm)	3 x 470			3 x 500	
Kolbenhub (mm)	660			660	
Kesseldruck (bar)	16			16	
Rohrlänge (mm)	6.800	5.200	5.700	6.800	5.000
Rostfläche (m²)	3,9	3,87	4,23	4,32	3,95
Verdampfungsheizfläche (m²)	203	177,54	206,3	247	206,5
hiervon:					
Feuerbüchse (m²)	15,9	21,22	21,3	16,9	22
Rohre (m²)	187,1	156,32	185	230	184,5
Strahlungs- zu Rohrheizfläche	11,78	7,37	9,68	13,62	8,39
Überhitzerheizfläche (m²)	72,22	95,77	83,8	86	96,15
Masse dienstbereit ohne Tender (t)	103,2	104,2	104	113,8	111,6

Die Gegenüberstellung der technischen Hauptdaten zeigt, dass beide Nachkriegsbahnverwaltungen bei ihren neuen Kesseln für die vormaligen Stromlinienloks die

strahlungsberührten Feuerbüchseheizflächen im Vergleich zu den Rohrheizflächen deutlich vergrößerten. Die DR passte die Loks mit einer größeren Rostfläche an die

schlechteren Brennstoffe an, während die DB mit einem vergrößerten Überhitzer die Kapazität für Spitzenleistungen erhöhte.



So sahen die ersten Probewagen aus, geliefert von Wegmann in Kassel 1950/51: Zwei Wagen gab es, die komplett mit der 3. Klasse ausgestattet wurden. Noch waren die End-Türen eingezogen Slg. D. Hörnemann

NEUE WAGEN FÜR LEICHTE SCHNELLZÜGE

26,4 Meter Länge

DAS NEUE GESICHT DER BUNDESBahn ■ Schmucke Lokomotiven sind ein Aushängeschild jeder Bahnverwaltung. Der Reisende beurteilt seine Fahrt und damit diese Bahn aber eher nach den Wagen, in denen er viel Zeit zubringt

Nach ihrer Gründung stellte die Deutsche Bundesbahn gleich 1949 ein Neubauprogramm auf die Beine, das neben Lokomotiven auch neue Reisezugwagen für den mittlerweile stark gestiegenen Personenverkehr vorsah. Unter Dr.-Ing. Adolf Mielich, dem Leiter des Dezernats für den Bau und Einkauf von Personenwagen, entstand eine ganze Reisezugwagen-Familie, die sich durch die seinerzeit als sensationell empfundene Länge über Puffer von 26,4 Meter auszeichnete.

Ganz neue Optik

Die ersten Vertreter dieser großen Wagenfamilie waren die Fahrzeuge für den leichten Schnellzugverkehr (LS = Leichtschnellzüge) auf kürzeren Strecken. 1950/1951 entstanden zunächst drei Probewagen, von denen einer als 2./3.-Klasse-, die beiden anderen als 3.-Klasse-Fahrzeuge von Wegmann in Kassel geliefert wurden.

Der zuerst gebaute Wagen unterschied sich äußerlich durch eingezogene Einstiegsräume an den Enden von allen anderen LS-Wagen, bei denen

die Einstiegstüren in der Flucht der Seitenwände lagen, was die gestreckte Form noch unterstrich.

Komplett neue Baugrundsätze

Die Erfahrungen mit diesen Probewagen führten schließlich zu neuen Baugrundsätzen, die auf alle kommenden Konstruktionen angewendet werden sollten: Eine hohe Reisebequemlichkeit für das anspruchsvoller gewordene Publikum, besonders auf langen Strecken und auch in der 3. Wagenklasse, war ebenso angestrebt wie weitgehender Leichtbau und eine einfache und kostensparende Fertigung und Erhaltung.

Besonders die Forderung nach mehr Reisekomfort prägte das Aussehen und die Hauptabmessungen der neuen Wagen. Die Entscheidung für großzügigere Abteilmessungen führte zu der erwähnten großen Wagenlänge. Allerdings musste im Gegenzug die Breite des Wagenkastens auf 2.825 Millimeter begrenzt werden, nur die 22,4 Meter langen Probewagen der DB waren gut 100 Millimeter breiter.



Die endgültige Form ist gefunden, nun sind alle Türen bündig mit der Außenhaut der Wagen. Hier ein Wagen der 2. und 3. Klasse aus der Serienlieferung

Günther Scheingraber/Ig. D. Hörnemann

1951 begannen die Fertigung der 320 Wagen umfassenden 3.-Klasse-Serie und die Produktion der 2./3.-Klasse-Wagen.

Nun auch kombinierte Wagen

Im Jahr 1953 kamen die ersten Halbgepäckwagen hinzu. Sie hatten außer dem 3.-Klasse-Abteil einen Gepäckraum und einen Führerraum für den Wen-

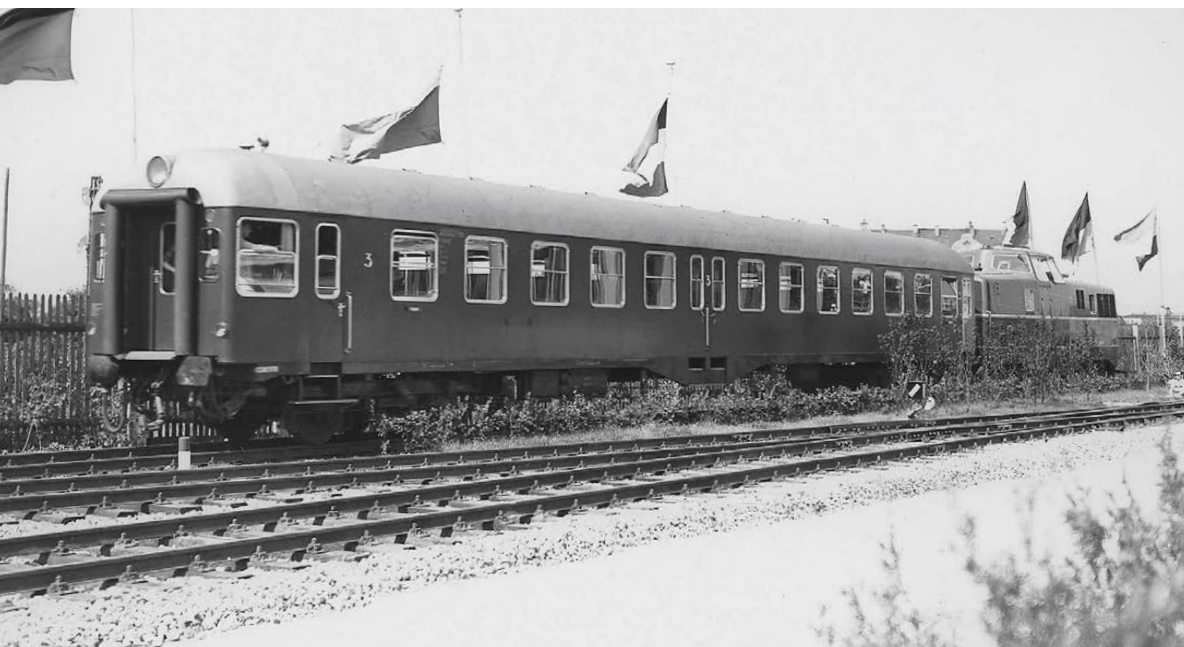
dezugbetrieb. Außerdem vergrößerten Sitzwagen mit Führerraum den Bestand.

Um das Reisen so angenehm wie möglich zu gestalten, entschied die DB, ab 1953 auch Speisen und Getränke in den LS-Zügen anzubieten. In den kurzen Zügen genügten dafür Halbspeisewagen, die neben Küche und Speiseraum auch einen Fahrgast-Großraum hatten. Diese Wagen unterschied-



Wenn man nicht genau hinschaut, fällt die mittlere Tür in den langgestreckten Wagen kaum auf: Plan-einsätze gab es noch in den 80er-Jahren hinter 220ern, hier in Lübeck Hbf (31. Mai 1982)

Michael Dostal



Das Frontende des Steuerwagens 40 012 mit den sehr interessanten Lampen

Carl Bellingrodt/Slg. D. Hörnemann



Aufgenommen im Mai 2001 in der ursprünglichen Lackierung: Wagen 50 80 21-11 115-0

Michael Dostal



Der Gepäckwagen 50 80 92-43 505-8 ist im Februar 1982 in seiner Lackierung verblasst

Michael Dostal

den sich durch den fehlenden Einstiegsraum in der Mitte von den bis dahin gebauten LS-Wagen. Ab 1954 ergänzten weitere Halbgepäckwagen den Bestand, die sich von den 1953 gebauten Typen durch die Einrichtung des Gepäckraums unterschieden. 1954 wurde auch der Prototyp eines reinen Gepäckwagens gebaut, der jedoch ein Einzelstück blieb. Im selben Jahr bekam die DB zehn Wagen mit kombinierter 1./2.-Klasse-Einrichtung. Bei diesen Wagen wurde wiederum auf den Mitteleinstieg verzichtet.

Schon nach wenigen Jahren sorgte die Klassenreform von 1956 für eine Aufwertung der Fahrzeuge: Aus den 3.-Klasse-Wagen wurden B-Wagen, 2./3.-Klasse-Wagen wurde zu AB-Wagen, die Halbgepäckwagen zu BD-Wagen, Halbspeisewagen zum BR-Wagen und 1./2.-Klasse-Fahrzeuge schließlich zu reinen 1.-Klasse-Wagen.

Die Lackierung

Bei ihrer Ablieferung hatten die Wagen flaschengrüne Kästen und aluminiumfarbene Dächer. Später wurden die Wände chromoxidgrün und die Dächer grau lackiert. Den Speisebereich der Halbspeisewagen lackierte man ab Mitte der 1960er-Jahre rot, damit er von außen besser zu erkennen war. Der zweifarbige Kasten brachte den Wagen die Bezeichnung „Kakadu“ ein. Beim Umlackieren wurden die Speiseraum-Schilder durch den aufgeklebten Schriftzug SPEISERAUM ersetzt. Mitte der 70er-Jahre wurden auch die Eilzugwagen vom damals neuen DB-Farbschema erfasst und zum großen Teil beige/ozeanblau lackiert, wobei es Varianten mit schwarzen und ozeanblauen



Leuchtend rot und grün, das war ein „Hingucker“: 50 80 85-43 013-2 am 19. Juni 2005

Michael Dostal

Längsträgern gab. Als damals modernste Reisezugwagen der noch jungen DB kamen die Wagen nach ihrer Ablieferung zunächst im hochwertigen Reisezugdienst in den LS-Zügen zum Einsatz.

Vom Schnellzug- in den Eilzugdienst

Mit der Anlieferung der 26,4 Meter langen Schnellzugwagen wanderten die LS-Wagen in ihr eigentliches Einsatzgebiet, den Eilzugdienst, ab. In den 1970er-Jahren wurden die Wendezugeneinrichtungen der Steuerwagen nicht mehr benötigt und ausgebaut. Zur gleichen Zeit eigneten sich die Wagen immer weniger für den Einsatz auf Hauptstrecken. Weil die Geschwindigkeit zahlreicher Eil- und Nahverkehrszüge auf 140 km/h angehoben wurde, konnten die nur 120 km/h schnellen Wagen dort nicht mehr eingesetzt werden. Eine Erhöhung ihrer Höchstgeschwindigkeit wäre nur durch einen grundlegenden Umbau der Bremsanlage möglich gewesen.

Auch die einfachen Drehüren, die nicht mit einer automatischen Türschließ- und -blockiereinrichtung ausgerüstet werden konnten, erwiesen sich jetzt als hinderlich. Der Umbau auf Drehfalttüren wäre aber zu kostspielig gewesen, weil die Wagen ihre vorgesehene Nutzungsdauer von 35 Jahren fast erreicht

hatten. So wanderten die Wagen ab Anfang der 1980er-Jahre auf Nebenstrecken ab, wo sie viele Vorkriegswagen ersetzten. Wagen mit Asbestdämmung wurden in der Folgezeit bevorzugt ausgemustert, ansonsten bedeutete der Fristablauf die Abstellung der Wagen.

Letzte Blüte 1989

Die politische Wende in der DDR 1989 brachte den Wagen eine letzte, intensive Einsatzzeit. Einige Exemplare standen sogar in Diensten der Deutschen Reichsbahn, um dort den Wagenmangel abzumil-

LS-WAGEN: ALLE BAUARTEN

Bauart	Bauart ab 1956	Bauart ab 1966	Bemerkung
AB4ymg(b)-54	A4ym(b)-54	Aym(b) 401	
BC4ymg(b)-51	AB4ym(b)-51	ABym(b) 411	
C4ymgb-51	B4ym(b)-51	Bym(b) 421	
		Bylb 422	Umbau aus Bylf 436
		Byl 423	Umbau aus BRyl 446
C4ymgf-51	B4ymf-51	Bymf 436	
CR4ymgb-51	BR4ym(b)-51	BRym 446	
CPwaymgf-51	BD4ymf-51	BDymsf 456	
CPw4ymg(f)-54	BD4ym(f)-54	BDymf 457	
		BDyl(b) 458	Umbau aus BDylsf 456
		BDyl(b) 459	Umbau aus BDylf 457
Pw4amg-54	D4ym-54	Dym 961	

Anmerkung:

1976 wurde der Buchstabe „m“ im Gattungszeichen von 1966 durch „l“ (Eilzugwagen, LÜP 26,4 m, Endeinstiege, Mittelgang, Gummiwulst-Übergänge) ersetzt. **Beispiel: Bymf 436 in Bylf 436**



Bei dem 50 80 82-11 063-8, aufgenommen am 17. April 2004, muss man schon genau hinschauen, um anhand der Türenverteilung den ehemaligen Halbgepäck- und Steuerwagen zu identifizieren M. Dostal (2)

dern. Die DR übernahm die Wagen jedoch nicht in ihren Eigentumsbestand, sondern setzte sie im Raum Berlin als Privatwagen ein.

Als Anfang 1993 die Nahverkehrswagen der Bauarten 700 ff. in die Bauarten 400 ff. umgezeichnet wurden, mussten die letzten Eilzugwagen umgezeichnet werden, damit die Nummernreihe frei wurde. Den Wagen der Bauart Byl 421 wurde dabei die Bauart B 515 zugewiesen, die durch das Ausscheiden der letzten Umbauwagen der Gattung Byg 515 frei geworden war. Mitte der 90er-Jahre war nur noch ein Byl-Wagen betriebsfähig. Er diente dem Bww Stuttgart für Personalfahrten zwischen dem Bww und dem Hauptbahnhof. Dafür wurde er aus dem Reisezugwagenpark genommen und als Bahnhofswagen ausgewiesen.

Der 50 80 82-11 020-8 ist sehr gut als ehemaliger Steuerwagen zu erkennen (Sommer 1987)



Erfreulich ist, dass sowohl bei der Deutschen Bahn als auch bei privaten Museumsbahnen einige Eilzugwagen erhalten geblieben sind, sodass auch heute noch Bahnfahrten im Stil der 1950er-Jahre möglich sind.

ICE-Schutzwagen

Weil ICE-Mittelwagen mit ihren automatischen Scharfenbergkupplungen nur an entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge angehängt werden können, benötigt die Bahn für die Überführung einzelner ICE-Mittelwagen spezielle Fahrzeuge. Weil diese Fahrten nicht über HGV-Strecken erfolgen, können dafür ältere, speziell umgebaute Reisezugwagen verwendet werden. Im AW Paderborn wurden dafür im April und Mai 1990 unter anderem 13 Eilzugwagen der Bauart Byl 421 umgebaut. Sie bekamen dabei auf einer Seite die automatische Mittelpufferkupplung und die Gummiwülste der Stirnübergänge wurden entfernt.

Privatwagen

Nur drei Wagen konnten an eine Privatbahn verkauft werden. Die Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) übernahmen zwei 2.-Klasse-Wagen ohne Führerstand und einen ehemaligen Steuerwagen ohne Gepäckabteil. Die Wagen wurden innen umfassend modernisiert, rot und weiß lackiert und mit den Nummern 101 bis 103 zwischen Niebüll und Dagebüll-Mole eingesetzt. Der Steuerwagen bekam einen Gepäckraum und als erster den neu entwickelten Steuerkopf der Bauart „Wittenberge“.

Michael Dostal

Packen Sie es an!

Die neue **SELBER MACHEN** ist da –
Werkzeuge und Maschinen im Test,
kreative Ideen für Ihr Zuhause, prak-
tische Schritt-für-Schritt-Anleitungen.

In dieser Ausgabe:
Großes Bad & Sanitär EXTRA.
So gestalten Sie Ihr Traumbad.

**JETZT
AM
KIOSK**



Abo mit attraktiver Prämie bestellen unter
www.selbermachen.de/praemie



Am 17. März 1965 war Rolf Löttgers in Kelkheim-Münster. Dort kreuzte das Gespann VT 103/VS 204 die 262 mit ihrem werktäglichen Güterzug. Das Milieu atmet bundesdeutsche Kleinbahn pur!

Dr. Rolf Löttgers

262 FRANKFURT – KÖNIGSTEIN

Allein-Unterhalterin

DIE ANDERE ■ Sie war anders. Sie war höher. Sie war größer. Sie war stark. Und vor allem: Sie war neu! Sie trug die Nr. 7 und war endlich wieder einmal eine nagelneue Dampflok für die „Kleinbahn AG Frankfurt-Königstein“

Sie war eine imposante Erscheinung auf der „Kleinbahn“, wie die F-K von der einheimischen Bevölkerung kurz, knapp, treffend, liebevoll, aber oft auch herablassend genannt wurde. Seit Eröffnung der rund 16 Kilometer langen Strecke mit 235 Metern Höhendifferenz im Februar 1902 war man mit Lokomotiven der preußischen Gattung T 9.1 ausgekommen. Insgesamt

■ Wenn schwere Züge zu fahren waren, behalf man sich mit einer Vorspann- oder Schiebelok.

fünf Stück hatte man hiervon über die Jahre, jedoch nur vier Stück gleichzeitig. Die letzte, Nummer 44, gibt es noch in Teilen. Sie harrt in Heilbronn ihrer Komplettierung und betriebsfähigen Aufarbeitung, allerdings unter anderem „Namen“.

Die F-K hatte sich mit ihren Preußinnen arrangiert, wenngleich sie vom Personal auch gering-schätzig als „Didi“ (hessisch für Säugling) oder „Gasbock“ (hessisch für Geisbock) titulierte wurden. Letztere Bezeichnung charakterisierte aber auch

sehr treffend den eher behäbig aus dem hohen, konischen Schornstein austretenden Qualm. Wenn auf der Strecke mit Steigungen bis zu 1:40 schwere Züge zu fahren waren, behalf man sich mit einer Vorspann- oder Schiebelok. Aber auch Lokomotiven anderer Privatbahnen oder der jeweiligen Staatsbahn waren immer wieder als geliehene Aus-hilfen auf der Königsteiner Bahn anzutreffen.

Die alten Preußen waren am Ende

Nun stammte die Konstruktion der T 9.1 (C1'n2t) aus den frühen 1890er-Jahren, und zur Mitte des 20. Jahrhunderts waren solche Maschinen schon lange nicht mehr zeitgemäß. Ferner hatte ihnen das schwierige, krümmungsreiche Streckenprofil mit stetigem Gefälle in Richtung Frankfurt-Höchst und umgekehrt mit andauernder Bergfahrt nach Königstein sowie eingeschränkte Reparatur- und Wartungsmöglichkeiten während des Zweiten Weltkrieges stark zugesetzt.

Hinzu kam, dass sie für die durchgebundenen Züge von und bis zum Frankfurter Hauptbahnhof mit maximal 60 km/h Höchstgeschwindigkeit zu

langsam waren und den Betrieb auf der Staatsbahnstrecke zwischen Frankfurt-Höchst und dem Hauptbahnhof aufhielten, egal, ob über Griesheim oder über Rebstock gefahren wurde.

Gleichwohl, für das Tagesgeschäft auf der Stammstrecke reichte es, denn die schweren Personenzüge im abendlichen Berufsverkehr wurden in Kelkheim um einige Wagen geleichtert.

Im Mai 1954 war „Sie“ endlich da!

Zur Entlastung des angespannten Betriebsmaschinendienstes konnte die F-K im Jahr 1946 drei pfälzische P 5 (1'C2'h2t) erwerben, die zwar stärker und schneller, aber aus dem Jahr 1908 stammend auch nicht gerade das Neueste auf dem Markt waren. Zwei Loks kamen als Nummer 5 und 6 in Dienst, die dritte diente als Ersatzteilspender.

Ihr äußeres Erscheinungsbild wirkte massig, unharmonisch und verbaut, sogar ein wenig bedrohlich, und könnte mit dem relativ hohen, schmalen Schornstein auch einem Rauch und Dampf speienden Drachen zugeordnet werden. Der große Wurf waren diese Exoten für die F-K nicht, und so war man froh, als „Sie“ endlich da war: eben die eingangs erwähnte „7“.

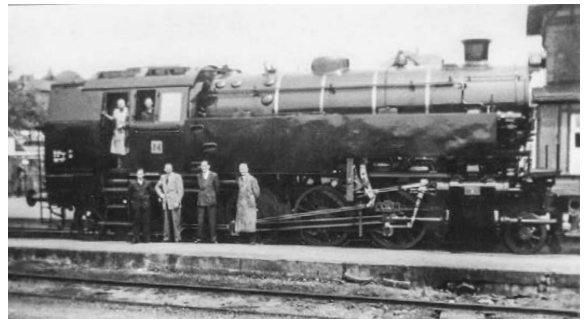
Henschel hatte sie 1954 unter der Fabriknummer 25.263 geliefert, und es gab sogar eine baugleiche Schwesterlok (Fabr.-Nr. 25.277), die an die Hersfelder Kreisbahn (HK) ging und dort die Nummer 1 in zweiter Besetzung erhielt. Deren Spur verliert sich; angeblich soll sie nach ihrer Zeit bei der HK nach Südafrika gegangen sein, aber bewiesen ist das bis dato nicht.

An der Nummer 7 war alles anders

Unsere 7 aber wurde im Mai 1954 sogleich in den Planbetrieb aufgenommen, und sie fiel richtig auf. Mit glänzender Lackierung in klassischem schwarz für Kessel, Wasserbehälter, Führerhaus und Kohlenkasten, metallisch-blanken Kesselbändern, rotem Fahrwerk, zwei übergroßen oberen Laternen vorn und hinten sowie einem geschlossenen Führerhaus übertraf sie alles, was vorher auf der Kleinbahn gefahren war. Sogar elektrische Triebwerksbeleuchtung hatte sie, und wer genau beobachtete und ein wenig Ahnung hatte, konnte den Seitenzugregler erkennen.

Die Krönung war jedoch der elegante Schornstein mit Krempe. Der Wassertank auf der Heizerseite hatte eine geringere Kapazität, da der vordere Teil den Mischvorwärmer der Bauart Henschel aufnahm; erkennbar an einer besonderen, aufgeschraubten Verkleidungsplatte und der umfangreichen Verrohrung im Frontbereich.

Auch die akustische Wahrnehmung war eine andere. Das Auspuffgeräusch klang satt und sonor, und die Luftpumpe ließ sich mit einem erhabenen „tscha-tscha“ vernehmen. Das war schon etwas anderes als das blecherne „tenn-tenn“ der alten Preußenloks. Nur die Pfeife war an vorhandenes



Leider ist das Foto leicht unscharf und die Puffer sind abgeschnitten – wir zeigen es trotzdem, denn hier trägt die Lok noch die Nummer 7. Es wurde nämlich unmittelbar bei ihrer Abnahme in Königstein im Mai 1954 aufgenommen. Auf den Auslöser drückte damals der Sohn des stolzen Lokführers der nagelneuen Maschine!

Slg. Gerd Harbers



Königstein: links die abgestellte alte Nassdampf-Tenderlok 44, ein preußische T 9.1. Teile von ihr sind noch in Heilbronn erhalten!

Dr. Rolf Löttgers

TECHNISCHE HAUPTDATEN

Tenderlok für Regelspur 1'D1' h2t, geliefert an Kleinbahn AG Frankfurt-Königstein

Hersteller	Henschel, Kassel, 1954/25263
Indienststellung	Mai 1954
Betriebsnummer	7 F-K, ab 10/1956: 262 F-K
Dienstgewicht	91,5 to
Länge über Puffer	13.750 mm
Achsstand	10.350 mm
Höchstgeschwindigkeit v/r	85/85 km/h
Wasservorrat	11 m ³
Kohlenvorrat	4 to
Treibraddurchmesser	1.400 mm
Laufsraddurchmesser	850 mm
Rostfläche	2,72 m ²
Heizfläche	122,43 m ²
Überhitzerheizfläche	52,0 m ²
Kesseldruck	14 bar
Zylinderdurchmesser	570 mm
Kolbenhub	660 mm



Die alte Wagengarnitur mit der FK 262 im Hauptbahnhof Frankfurt (Main) am 29. Juni 1958

H. Schambach

angepasst; es war die hochtönende Nebenbahn-pfeife. Die weitere Ausrüstung entsprach dem Stand des Dampflokomotivbaues in seiner Endphase, gipfelnd in der durchgängigen Anwendung der Schweißtechnik. Die Hauptabmessungen gehen aus der Tabelle hervor.

Das erste Malheur: Laterne beschädigt

Noch bevor sie in den Plandienst kam, gab es ein Malheur: In Königstein wurde das Schuppentor touchiert, und hierbei ging die Scheibe der hinteren oberen Laterne zu Bruch. Ein „Höherer“ aus der Eisenbahner-Hierarchie, der auch einmal die neue Lok bewegen wollte, soll es gewesen sein ...

Von Anfang an wurde die Lok hart hergenommen. Die symmetrische Achsfolge 1'D1' mit Krauss-Helmholtz-Gestellen ließ eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h zu, und damit war sie für die durchlaufenden Züge vom und zum Frankfurter Hauptbahnhof prädestiniert. Auch für alle anderen schweren Führen wurde sie gern genommen. Leider musste sie schon nach kurzer Einsatzzeit im Herbst 1954 wegen Kesselschäden wieder zurück nach Kassel ins Herstellerwerk zu diversen Gewährleistungsarbeiten. Danach stand sie wieder treu und zuverlässig im Betriebsdienst.

Im Oktober 1956 wurden die Lokomotiven aller von der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft betreuten Bahnen in ein einheitliches Nummernschema eingeordnet, um Verwechslungen zu vermeiden. So wurde aus der 7 F-K die 262 F-K. Im bahninternen Sprachgebrauch blieb sie jedoch Zeit ihres Daseins „die Siwwe“ (hessisch für sieben).

Erst der Ablauf ihrer Untersuchungsfristen verordnete ihr eine Zwangspause zur Durchführung der erforderlichen Hauptuntersuchung. Diese erfolgte in der Königsteiner Werkstatt, und nach rund zweijährigem Werkeln konnte sie am 23. August 1963 mit neuen Fristen wieder in Betrieb gehen. Sie stand da wie neu.

Zwischenzeitlich hatte sich die Welt bei der Königsteiner Kleinbahn jedoch grundlegend gewandelt. Der größte Teil des Personenverkehrs wurde nun mit neu beschafften Esslinger Triebwagen durchgeführt. Als Folge verblieben der 262 montags bis freitags noch zwei Zugpaare: Ein Personenzug mit sechs Bi-Wagen ging frühmorgens

■ Im bahninternen Sprachgebrauch blieb sie jedoch Zeit ihres Daseins „die Siwwe“ (hessisch für sieben).

gegen sechs Uhr in Königstein ab. Die Wagengarnitur wurde dann in Frankfurt-Höchst abgestellt, denn die Rückleistung erfolgte mit einem Güterzug. Nach dem Eintreffen in Königstein gegen zehn Uhr wurde die Lok wieder für den Nachmittags-Güterzug nach Frankfurt-Höchst aufgerüstet, der gegen 15 Uhr Königstein verließ. Anschließend ging es wieder mit der vormittags in Höchst abgestellten Personenzuggarnitur zurück nach Königstein, das gegen 18 Uhr erreicht wurde.

Diese lange Schicht wurde vom selben Personal gefahren, nur unterbrochen von einer relativ ausgiebigen Mittagspause. So kamen mit „zweimal runter“ und „zweimal rauf“ und einigen Rangier-



1968 war alles anders: Ex DB-Umbau-Dreiachser fuhren mit der „neuen“ 262

Friedrich W. Baier/Slg. R. Heym

bewegungen mit Ach und Krach weniger als 70 gefahrene Kilometer je Einsatztag zusammen.

Reservelok in jener Zeit war die ebenfalls sehr leistungsfähige und formschöne 261 DEG, eine 1'D1'h2t-Lok von Krupp-Lok aus dem Jahr 1934.

Der Unfall vom November 1966

Der schwärzeste Tag der Königsteiner Bahn und „unserer“ 262 war der trübe 17. November 1966, ein Donnerstag. In Kelkheim-Hornau hatte sich ein aus drei Esslinger Triebwageneinheiten (ein VT, zwei VS) bestehender Leerzug führerlos in Bewegung gesetzt und rollte in Richtung Frankfurt-Höchst. Auf der abschüssigen Strecke nahm der Zug schnell Fahrt auf und prallte gegen 17.35 Uhr zwischen den Stationen Frankfurt-Unterliederbach und Niederhofheim-Oberliederbach, etwa dort, wo sich heute der Haltepunkt Liederbach Süd befindet, mit dem entgegenkommenden dampflokgeführten Personenzug 2177 zusammen. Letzterer war ein klassischer Feierabendzug und die sieben zweiachsigen Personenwagen entsprechend gut besetzt. Sieben Reisende kamen hierbei zu Tode und etwa 70 wurden zum Teil schwer verletzt. Lokführer Reus und der Heizer hatten im letzten Moment die Gefahr erkannt und noch die Bremsung eingeleitet, bevor sie absprangen und sich damit retteten.

Die führende Dampflokomotive hatte den größten Teil der Aufprallenergie aufnehmen müssen und war schwer beschädigt. Dennoch wurde sie im nahegelegenen Ausbesserungswerk Frankfurt-Nied instandgesetzt und kehrte im Frühjahr 1967 zurück

in den Betriebsdienst. Leider hatte sie bei der Reparatur einige markante Attribute einbüßt. Der elegante Krepenschornstein wurde durch einen einfachen zylindrischen Kochtopf-Schlot ersetzt, und die großen, auch „Texas-Scheinwerfer“ genannten oberen Spitzenlampen wichen solchen der DB-Einheitsbauart. Aber immerhin, sie war wieder in alter Frische da und fuhr!

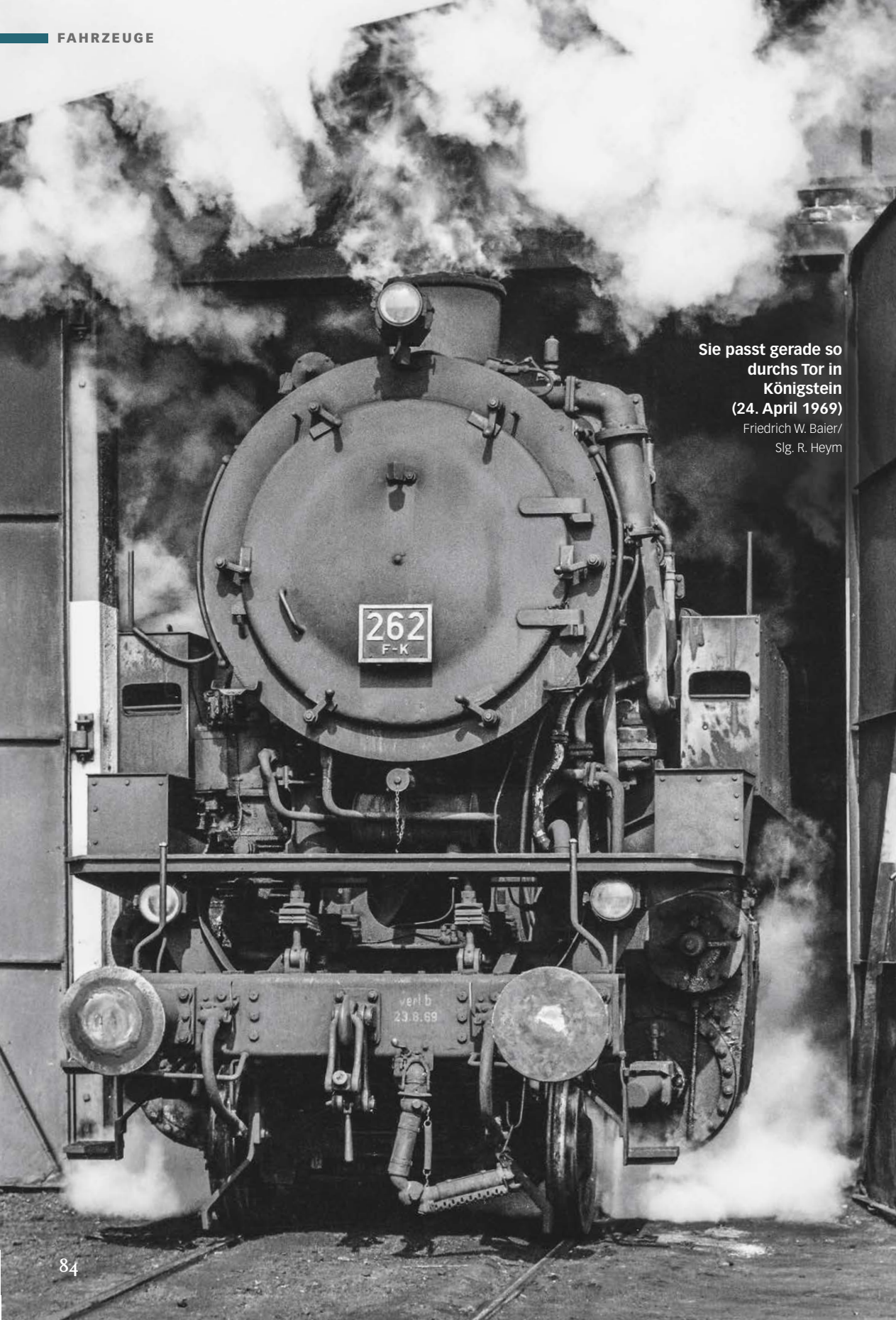
Nun auch mit zeitgemäßen Wagen

Sie hatte jetzt auch endlich eine zu ihr passende Personenwagengarnitur. Als Folge des Unglücks wurden die alten, antiquierten Bi-Wagen – bis auf einen alle noch der „Holzklasse“ angehörend – verschrottet. Ersatz kam durch dreiachsige Umbauwa-

Wenn man so will, ist das nun die „ganz neue“ 262: Werksschild an der Museumslok 2015

Rolf Schulze





Sie passt gerade so
durchs Tor in
Königstein
(24. April 1969)
Friedrich W. Baier/
Slg. R. Heym



Im Sommer 2015 fuhr die Museumslok auf der Sauschwänzlebahn, hier neben der POSEN 2455 Rolf Schulze

gen, welche zunächst von der Deutschen Bundesbahn gemietet und dann gekauft wurden. So war ein richtig schöner Zug entstanden, der jedoch seine Tücken hatte. Die Regelgarnitur mit sechs Wagen (acht waren vorhanden) wurde von Montag bis Freitag nur zweimal über jeweils 16 Kilometer gefahren, wodurch sie in der kalten Jahreszeit sehr ausgekühlt war und lange vorgeheizt werden musste; natürlich von der 262.

Auch mit der Beleuchtung klappte es mehr schlecht als recht, denn die Batterien waren meistens leer. Die Leuchtstoffröhren sprangen auch beim Fahren selten an, und so funzelte meist nur die Notbeleuchtung vor sich hin. Im Sommer spielte das alles keine Rolle, denn da verkehrte der Zug bei Tageslicht.

Leider hatte die Lok trotz der umfangreichen Unfallreparatur keine neue Hauptuntersuchung erhalten, und so war mit Ablauf der Fristen zum 23. August 1969 Schluss mit dem letzten aktiven Dampflokleben bei der Königsteiner Kleinbahn. Am 19. August hatte es noch eine Abschiedsfahrt gegeben, und dann wurde sie an den Rand gestellt. So harnte sie auf dem „Schrott- und Lumpengleis“ hinter dem Königsteiner Kohlenbansen zusammen mit der 261, die schon im Mai 1968 abgestellt werden musste, auf bessere Tage.

Der Weg zur Museumslok

Diese sollten zumindest für „die Siwwe“ auch kommen. Sie wurde von der EUROVAPOR erworben und erhielt noch in Königstein einen Schutz-

anstrich, denn sie stand weiterhin ungeschützt im Freien. Glücklicherweise waren Vandalismus und das Graffiti-Unwesen damals noch nicht so verbreitet wie heute. Als dann das Königsteiner Bahngelände einmal aufgeräumt wurde, kam die 261 direkt vor Ort im März 1973 leider unter den Schneidbrenner, während es die 262 nach Darmstadt-Kranichstein in das dortige Eisenbahnmuseum verschlug.

Dort war sie nur geduldeter Gast und stand weitgehend unbeachtet herum. Die Odyssee setzte

■ Auch mit der Beleuchtung klappte es mehr schlecht als recht, denn die Batterien waren meistens leer.

sich fort zu verschiedenen Standorten in der Schweiz, mit Wegen und Werken, die dem Beobachter aus Hessen weitgehend verborgen geblieben sind. Jedoch wurde mit der Aufarbeitung begonnen, und sogar einen neuen Kessel hat es gegeben. So ist sie wohl eine Zeit lang durch das Emmental gedampft – bis man sie nicht mehr haben wollte.

Die Hessin wurde angeboten wie alter Apfelwein, bis sich endlich mit der Sauschwänzlebahn ein neuer Interessent und anschließender Besitzer fand. Nach einer umfassenden Kur im Dampfloswerk Meiningen ist sie nun im Juli 2015 zur Freude ihrer Fans im Südschwarzwald endlich wieder in Fahrt gekommen. Sie hat es verdient, denn sie ist so anders ...

Ralph Armagni



Alte Fahrzeugbaukunst: Drei Radsätze tragen den ET 186 02, hier noch als LAG 762 im Frühjahr 1939, in Bad Wörishofen. Die beiden äußeren Achsen sind jeweils angetrieben

BD Augsburg

ALTE GLEICHSTROMTRIEBWAGEN

Nur wenige blieben erhalten

BAYERN UND OBERSCHWABEN ■ Es waren einst Pioniere der elektrischen Traktion, hochmodern für ihre Zeit, die Gleichstrombahnen im Süden. Heute müssen wir schmunzeln über die urigen Fahrzeuge, die dort unterwegs waren

Am 15. August 1896 nahm die Localbahn AG Wörishofen als erste elektrische Vollbahn Bayerns die mit 550 Volt Gleichstrom betriebene Strecke von Türkheim nach dem 5,2 Kilometer entfernten Kurort Wörishofen in Betrieb. Die Mecklenburgische Waggonfabrik in Güstrow lieferte 1896 zwei vierachsige (1A)(A1)-Triebwagen. Am 23. Oktober 1905 übernahm die Localbahn Aktiengesellschaft München (LAG) die Strecke. Die beiden Triebwagen erhielten fortan die Bezeichnung LAG 761 und 762.

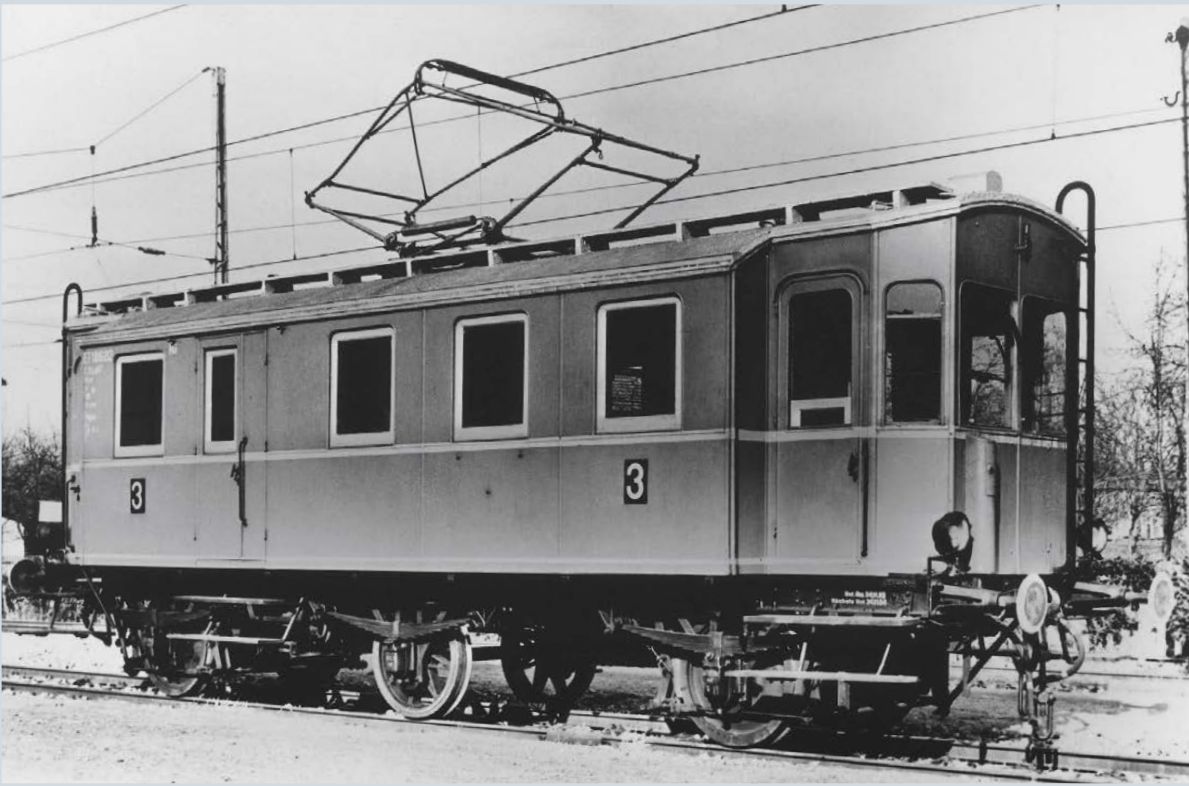
Grundlegender Umbau

In den Jahren 1906 bzw. 1909 erfolgte durch die LAG-Hauptwerkstätte Thalkirchen, MAN/BBC und MAN/SSW ein grundlegender Umbau der bei-

den Triebwagen in dreiachsige Fahrzeuge mit der Achsfolge A1A und völlig neuem Wagenkasten.

Im Jahr 1938 ging die LAG in der Deutschen Reichsbahn auf. Die Triebwagen blieben bis zur Einstellung des elektrischen Zugbetriebes zwischen Türkheim und Wörishofen am 12. September 1939 im Einsatz. Für die Trieb- und Beiwagen fand sich schließlich auf der 600-Volt-Strecke von Bad Aibling nach Feilnbach ein neues Betätigungsfeld.

Zum Bw Rosenheim, Lokbahnhof Bad Aibling, wechselten daraufhin ET 186 01 (gemäß Betriebsbuch am 18. September 1940), ET 186 02 sowie der Beiwagen EB 186 01. Anderen Quellen zufolge soll die Umbeheimatung der drei Wagen erst 1943 erfolgt sein.



Die Bundesbahn lackierte das Fahrzeug um. In Feilnbach 1954 hat der ET 186 02 auch nur noch die dritte Wagenklasse. In der Ursprungsversion von 1896 waren das (1A)(A1)-Triebwagen!

Sammlung DB

Bis einschließlich Sommerfahrplan 1950 oblag dem ET 186 01 der planmäßige Personenzugdienst zwischen Bad Aibling und Feilnbach (dann übernahm gemäß vorliegender Umlaufpläne ein ET 183 diese Aufgabe). ET 186 02 war bis 1951 von der Ausbesserung zurückgestellt und erst ab 1951, als er die Fahrmotoren des ET 186 12 erhielt, wieder einsatzfähig. Beide Triebwagen kamen ersatzweise für den ET 183 zum Einsatz.

Nach einem Zusammenstoß mit einem Lkw am 6. Juli 1951 musste der ET 186 01 abgestellt und am 15. November 1951 ausgemustert werden.

Der ET 186 02 erhielt erst ab 2. Oktober 1955 einen eigenen Umlaufplan und beförderte bis 1959 das werktägliche Güterzugpaar. Wegen Umstellung der Strecke am 31. Mai 1959 auf Wechselstrombetrieb 16 2/3 Hz, 15 kV musterte die DB den ET 186 02 zusammen mit den anderen Gleichstromtriebwagen am 12. Juni 1959 aus. Die geplante Abgabe an das Verkehrsmuseum Nürnberg kam nicht zustande.

ET 186.1

Am 29. Mai 1897 war auf der in der Nähe von Rosenheim gelegenen Lokalbahn Bad Aibling – Feilnbach (so die damalige Schreibweise) der elektrische Zugbetrieb mit fünf straßenbahnähnlichen

Triebwagen für den Personenverkehr (Serie I, Betriebsnummern 1 bis 5) und zwei Gütertriebwagen eröffnet worden. Der Betreiber, die Süddeutsche Elektrische Lokalbahn O. L. Kummer, Dresden, Sitz München, musste jedoch im Jahr 1901 Konkurs anmelden. Am 9. Dezember 1903 übernahm die Lokalbahn AG München (LAG) diese 12,1 Kilometer lange Strecke und ließ im darauffolgenden Jahr zwei dreiachsige Reisezugwagen des Baujahres 1891 in Elektrotriebwagen für 550 Volt Gleichstrom umbauen. Sie behielten die Bezeichnung LAG 181 und 182.

Nach der Übernahme der Strecke durch die Deutsche Reichsbahn erhielten die Triebwagen gemäß dem Umzeichnungsplan von 1940 die neuen Betriebsnummern ET 186 11 und 12, die Beiwagen hießen analog EB 186 11 und 12. Beheimatet waren sie in Rosenheim, Lokbahnhof Bad Aibling.

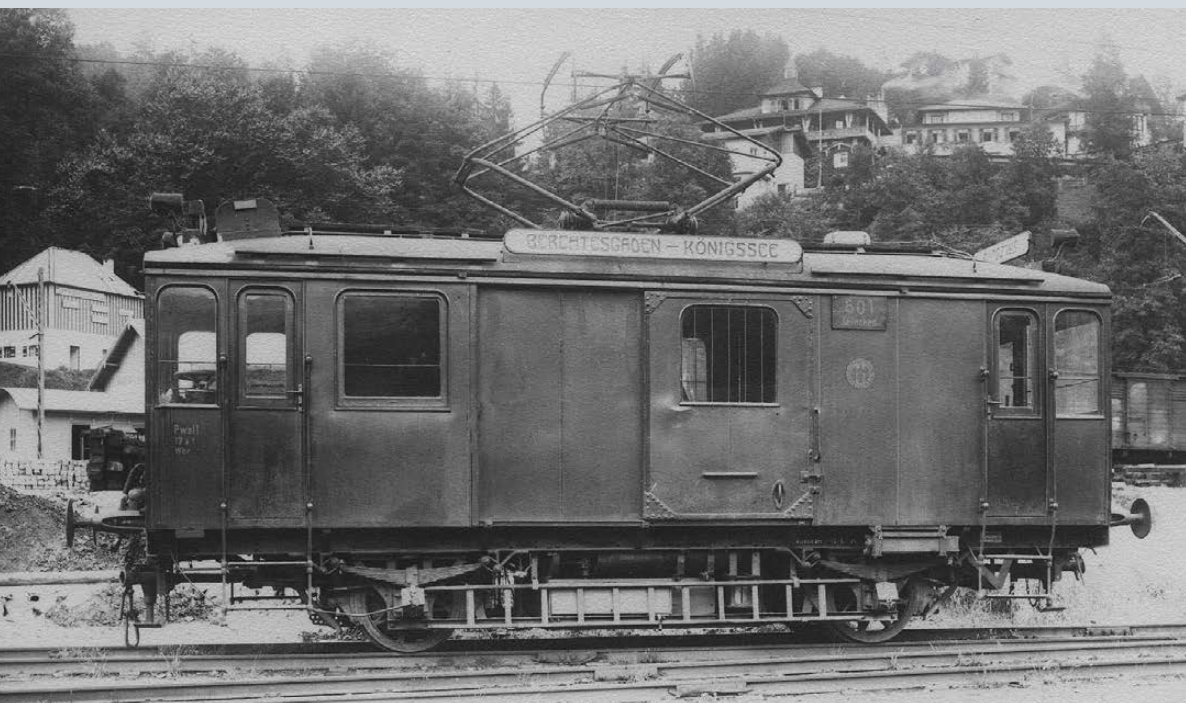
Lebensretter für ET 186 02

Der ET 186 11 wurde 1942 ausgemustert. Die verbliebenen drei Fahrzeuge gelangten noch in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. In den Jahren 1949/50 baute die BD München den ET 186 12 in einen Personenwagen mit Gepäck- und Dienstabteil um, seine elektrische Ausrüstung erhielt der ET 186 02. Vermutlich ist diese Maßnahme mit der



Der LAG 182 (ET 186 12) am 12. Juni 1936 in Bad Aibling: Große Fenster lassen viel Licht herein. Das Ersteigen der überhängenden Leiter dürfte bergsteigerisches Geschick erfordern haben

Carl Bellingrodt (2)



Der Gütertriebwagen „München 601“ wurde zum ET 194 01 (Foto in Berchtesgaden)

im Frühjahr 1950 erfolgten Umstellung der Strecke auf 750 Volt in Verbindung zu bringen. Die Beiwagen EB 186 11 und 12 musterte die DB am 19. November 1956 aus.

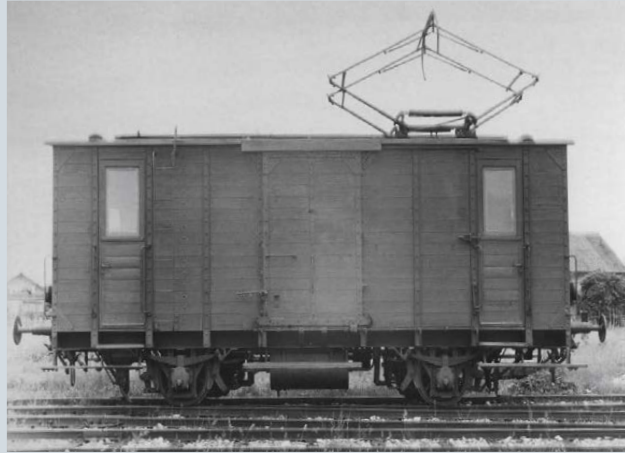
ET 194 11 – ein sehr kurzes Leben

Unter der Bezeichnung LAG 895 stellte die Localbahn Actiengesellschaft München im Jahr 1930 einen zweiachsigen Gütertriebwagen für 550 Volt Fahrdratspannung in Dienst. Er entstand durch Umbau des im Jahr 1892 gelieferten Packwagens LAG 208. Das Fahrzeug verkehrte auf seiner Hausstrecke Türkheim – Wörishofen bis zur Einstellung des elektrischen Zugbetriebes am 12. September 1939. Anschließend befand sich der Wagen im betriebsfähig abgestellten Fahrzeugbestand der RBD Augsburg.

Er erhielt 1940, nach der 1938 erfolgten Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn, die Betriebsnummer ET 194 11. Um 1943 kam der abgestellte ET 194 11 nach Bad Aibling, wurde jedoch auf der Strecke nach Feilnbach nie in Betrieb genommen und 1947 zerlegt.

ET 194 21

Im Zuge der Übernahme der Strecke Bad Aibling – Feilnbach gelangten im Jahr 1903 zwei straßenbahnähnliche Gepäcktriebwagen mit den Nummern 645 und 646 zur Localbahn AG. Nach deren Ausmusterung entstand 1922 durch den Umbau eines gedeckten Güterwagens ein neuer Gütertriebwagen mit der Betriebsnummer LAG 891.



Das Ding fährt! Aus dem LAG 891 wurde 1939 der ET 194 21, er lief bis 1954 in Bad Aibling

Nach der Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn erhielt das Fahrzeug die Betriebsnummer ET 194 21 und wurde vom 1. Januar 1939 bis zum 11. März 1954 im Bestand des Bw Rosenheim, Lokbahnhof Bad Aibling, geführt.

In den Jahren 1946 bis 1954 lief der Triebwagen in einem eintägigen Umlaufplan, der nur das Güterzugpaar zwischen Bad Aibling und Feilnbach beinhalten.

Nach seiner Ablösung durch einen ET 183 stellte die Deutsche Bundesbahn den ET 194 21 im Januar 1954 ab und musterte ihn am 18. Juni 1954 aus.



Als „Niederflur“ noch ein Fremdwort war: LAG 804 in Ravensburg vor dem II. Weltkrieg

Carl Bellingrodt



Der vierachsige ET 196 05 mit zwei Zweiachser-Beiwagen im Jahr 1955 im Einsatz

W. Stock

ET 196 – Vierachser für Meterspur

Im württembergischen Oberschwaben betrieb die Localbahn AG München (LAG) seit 1888 eine Überlandbahn mit Dampftrieb, die Ravensburg mit Weingarten verband und die Spurweite 1.000 Millimetern aufwies. In den Jahren 1909/10 wurde die Strecke umgebaut und für elektrischen Betrieb mit Gleichspannung 700 Volt eingerichtet (Betriebsaufnahme: 1. September 1910; später erfolgte eine Umstellung auf 750 Volt). Ein Jahr später konnte die elektrifizierte Strecke bis Baierfurt verlängert werden (13. September 1911); sie wies nun eine Gesamtlänge von 6,7 Kilometer auf.

Am Kilometer 2,9 (der Normalspur!) zwischen Weingarten und Baierfurt trennten sich „Straßenbahn“ und normalspurige Güterbahn Slg. Brian Rampp



Zur Bewältigung des Personenverkehrs (der Güterverkehr war unbedeutend) beschaffte die LAG bei der Maschinenfabrik Esslingen (Fahrzeugteil) und SSW (elektrischer Teil) fünf vierachsige Triebwagen, die im Jahr 1910 mit der Gattungsbezeichnung C 4 L und den Betriebsnummern LAG 800 bis 804 angeliefert wurden. Als Beiwagen standen Fahrzeuge der späteren Baureihe EB 197 zur Verfügung.

1937 lieferte Esslingen zwei neue vierachsige Personenwagen (LAG 921 bis 922), die den Triebwagen ähnelten.

Die ET und EB 196 der Strecke Ravensburg – Baierfurt waren seit ihrer Indienststellung im Triebwagenbahnhof Weingarten beheimatet. Nach der Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn am 1. August 1938 erhielten die Triebwagen im Jahr 1941 die Nummern ET 196 01 bis 05. Die vierachsigen Beiwagen wurden in EB 196 01 und 02 umgezeichnet. Seither waren die Wagen buchmäßig beim Bw Friedrichshafen in der Außenstelle Weingarten, stationiert.

Immer wieder Zusammenstöße

Die Betriebsführung einer Überlandbahn durch die DB war einmalig. Dabei kam es innerorts immer wieder zu Karambolagen der Züge mit Straßenfahrzeugen. Allein ET 196 03 hatte zwischen 1942 und 1956 drei Zusammenstöße! Einmal war es ein Lkw, dann ein Traktor und einmal stieß er mit einer Straßenwalze zusammen, wobei der Wagen zum Teil schwere Schäden davontrug.

Diese Engpässe in den Städten Baierfurt und Ravensburg waren es auch, welche die DB zu einer



Am 8. Juni 1939 wurde der einzige zweiachsige Elektro-Triebwagen der Meterspurbahn abgelichtet: So sehen wir den LAG 875 (später ET 197 01) im Endbahnhof Baienfurt

Carl Bellingrodt

Umstellung des Zugbetriebes auf Busverkehr bewog. Bis auf den ET 196 02 (Abstellung am 2. Mai 1959) waren die übrigen ET 196 bereits seit Februar 1959 nicht mehr im Einsatz (am 22. Februar 1959 wurde der Abschnitt Ravensburg – Weingarten stillgelegt), sodass bereits am 23. Mai 1959 die Ausmusterung der fünf ET 196 erfolgte – noch vor der Stilllegung der Reststrecke Weingarten – Baienfurt am 1. Juli 1959.

Den Beiwagen EB 196 02 sowie das Untergestell des EB 196 01 verkaufte die DB 1962 an Stern & Hafferl in Österreich. Der ex-EB 196 02 erhielt die Nummer 20.221 und kam zwischen Vochdorf und Gmunden zum Einsatz. 1980 erwarb ihn das Stuttgarter Straßenbahnmuseum, seit 1986 befindet er sich beim Deutschen Eisenbahn Verein (DEV) in Bruchhausen. Die ET 196 und übrigen EB 196 wurden 1963 verschrottet.

ET 197 01 – der einzige Zweiachser

Für die 1.000-mm-Überlandstraßenbahn Ravensburg – Weingarten – Baienfurt beschaffte die Localbahn AG München (LAG) im Jahr 1914 einen sechsten Triebwagen der Gattung C 2 L mit der Betriebsnummer LAG 875. Als zweiachsiges Fahrzeug unterschied er sich konstruktiv von den übrigen Triebwagen dieser Strecke. Den mechanischen Teil fertigte wiederum die Maschinenfabrik Esslin-

gen, der elektrische Teil stammte von SSW. Darüber hinaus verkehrten auf der Strecke auch sieben zweiachsige Beiwagen (LAG 2, 3, 8, 16, gebaut 1888 von MAN, sowie LAG 832 bis 834, gebaut 1910 von der Maschinenfabrik Esslingen) und zwei kombinierte Bei- und Packwagen mit Postabteil (LAG 4 bis 5; gebaut 1888 von MAN).

Der Triebwagen war ab seiner Indienststellung in Weingarten beheimatet. Nach der Übernahme der LAG durch die Reichsbahn am 1. August 1938 erhielt er 1941 die Betriebsnummer ET 197 01. Die Beiwagen wurden in EB 197 01 bis 07 und EB 197 11 und 12 umgezeichnet. Zu DRG- und DB-Zeiten waren die Wagen buchmäßig beim Bw Friedrichshafen in der Außenstelle Weingarten stationiert.

Verschrottet 1963

Nach der Lieferung der neuen ET 195 verwendete die DB den ET 197 01 in den letzten Betriebsjahren nur noch als Dienstwagen. Er erhielt zu diesem Zweck an den Stirnseiten auf dem Dach zusätzlich je zwei große Scheinwerfer. Seine Ausmusterung erfolgte am 23. Mai 1961, nahezu zwei Jahre nach der Einstellung des elektrischen Zugbetriebes am 1. Juli 1959. Im Jahr 1963 wurde er verschrottet. Den EB 197 12 baute das Ausbesserungswerk Friedrichshafen 1949 in den normalspurigen Turmwagen Karlsruhe 6263 um.

Brian Rampp



Gegen Schnee und Kälte hilft die
Dampfheizung: Nahverkehrszug mit 211 230 in
Bergisch Born am 7. Januar 1985

Alle Fotos Christoph Riedel



DIE WIPPERTALBAHN

Quer durch das Bergische Land

WIE DIE V 100 DEN SCHIENENBUS ERSETZTE ■ Weil die Bundesbahn sich in den 80er-Jahren von vielen Nebenstrecken trennte, entstanden eigenartige Verkehre: Zum Glück packte Christoph Riedel die Kamera ein und hielt die Rückkehr der V 100 im Wippertal fest



Am 31. Mai 1985 hat der Nahverkehrszug Remscheid-Lennep – Marienheide den Bahnhof von Wipperfürth erreicht. Einen Tag später endete der Zugverkehr zwischen Wipperfürth Ost und Marienheide

Ein Blick auf die aktuelle Streckenkarte der Deutschen Bahn offenbart die ganze Tristesse der Eisenbahn im südlichen Bergischen Land: Zwischen der Hauptstrecke Hagen – Wuppertal – Köln und der Regionalbahnlinie Meinerzhagen – Köln gibt es Schienenpersonenverkehr nur noch auf zwei Verbindungen: Der über die bekannte Müngstener Brücke führenden Strecke von Wuppertal über Remscheid nach Solingen Hbf

Schon fast vergessen: Wie schön die alten Zuglauf-schilder auf den Silberlingen aussahen!



und der S-Bahn-Strecke von Bergisch Gladbach nach Köln. Das war noch vor wenigen Jahrzehnten anders: Bis Anfang der 80er-Jahre verkehrten Züge quer durch das südliche Bergische Land von Wuppertal aus über Remscheid-Lennep, Wipperfürth und Marienheide bis nach Dieringhausen.

Diese Züge waren bereits Anfang des 20. Jahrhunderts als so genannte „beschleunigte Personenzüge“ eingeführt worden und liefen über Dieringhausen hinaus bis nach Waldbröl an der 1965 im Personenverkehr stillgelegten und heute als Museumsstrecke betriebenen Wiehltalbahn Osberghausen – Waldbröl. Ab etwa 1980 wurde bei den meisten Zügen der Laufweg auf die Relation Remscheid-Lennep – Marienheide verkürzt.

Zäsur 1985

Noch einige wenige Jahre lang konnten Reisende diese Züge nutzen, um in Marienheide den Anschluss an die damals noch verkehrenden Nahverkehrszüge von Brügge nach Köln über Dieringhausen zu erreichen. Damit war 1985 Schluss, als die Bundesbahn den Streckenabschnitt zwischen Wipperfürth Ost und Marienheide stilllegte, ein Jahr später folgte die Einstellung des Personenverkehrs auf dem westlichen Streckenast zwischen Remscheid-Lennep und Wipperfürth Ost.



Eine Woche vor Einstellung des Reisezugverkehrs östlich von Wipperfürth war noch einmal eine altrote 211 vor dem Nahverkehrszug im Einsatz (Gogarten, 22. Mai 1985)

Begonnen hatte im Raum Wipperfürth das Eisenbahnzeitalter mit der Eröffnung des Streckenabschnitts Lennep (heute Remscheid-Lennep) – Hückeswagen am 12. (Güterverkehr) und 15. Mai 1876 (Personenverkehr) durch die Bergisch Märkische Eisenbahn (BME). Bereits ein gutes halbes Jahr später war Wipperfürth erreicht (22.12.1876 Güterverkehr/1.1.1877 Personenverkehr).

Danach dauerte es noch ein Vierteljahrhundert, bis die inzwischen auf die Preußische Staatsbahn

Volksmund „Elberfelder“ genannt – von Wuppertal über Lennep, Marienheide und Dieringhausen nach Waldbröl angeboten.

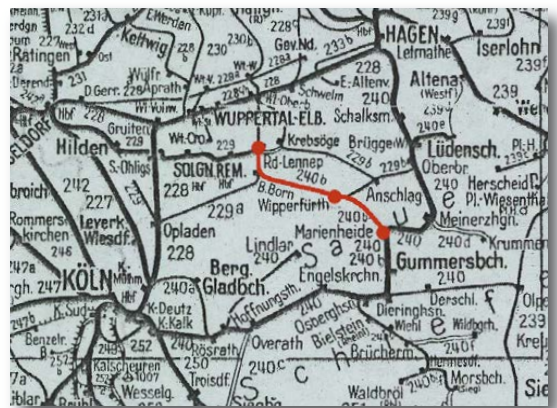
1910 erfuhr die Strecke Lennep – Marienheide eine weitere Aufwertung, als zeitgleich mit der Eröffnung der Linie Oberbrügge – Radevormwald vom Bahnhof Anschlag aus ein Streckenast in Richtung Wipperfürth in Betrieb ging und der Bahnhof von Wipperfürth zum Abzweighbahnhof

■ In Marienheide waren nun Anschlüsse an die Züge der 1892 fertiggestellten Volme-Agger-Bahn von Hagen möglich, ...

übergegangene Strecke bis Marienheide verlängert werden konnte. Hier fuhr der erste Personenzug am 15. Januar 1902. In Marienheide waren nun Anschlüsse an die Züge der 1892 fertiggestellten Volme-Agger-Bahn von Hagen über Brügge und Marienheide nach Dieringhausen möglich, der Bahnhof Marienheide selbst wurde zu einem Abzweighbahnhof ausgebaut. Bereits fünf Jahre später wurden die bereits oben erwähnten, täglich einmal verkehrenden beschleunigten Personenzüge – im

Die Lage der Strecke im Netz der BD Wuppertal mit dem Stand von 1958

Grafik Christoph Riedel



Auf dem Weg nach Marienheide hat
der Nahverkehrszug aus Remscheid-Lennep
am 12. April 1985 den zwischen
Hückeswagen und Wipperfürth gelegenen
Haltepunkt Hämmern erreicht





Im Bahnhof Remscheid-Lennep endeten die Nahverkehrszüge aus Marienheide in einem Stumpfgleis auf der Südseite der Anlagen. Am 7. Januar 1985 lag auch ordentlich Schnee im Bergischen Land

wurde. Diese Nebenbahn sollte ursprünglich über Wipperfürth hinaus bis Bergisch Gladbach führen und der im westlichen Sauerland gelegenen Industriestadt Lüdenscheid eine nur etwas über 60 Kilometer lange Direktverbindung in die Domstadt Köln bringen.

1931 Eilzuglauf Wuppertal – Olpe

Wenn in zwei oder drei Jahren die auf Betreiben einer Bürgerinitiative reaktivierte obere Volmetalbahn von Brügge nach Meinerzhagen wieder durchgehende Züge von Lüdenscheid nach Köln ermöglicht, werden diese Regionalbahnen knapp zwei Stunden unterwegs sein. Die Fahrzeit auf der nie realisierten Linie über Wipperfürth und Bergisch Gladbach hätte vermutlich deutlich darunter gelegen. Mit Eröffnung der Linie von Anschlag nach Wipperfürth fand der Eisenbahnbau in diesem Teil des Bergischen Landes seinen Abschluss.

In der Anfangszeit wurden die Züge mit Lokomotiven der Lokstationen in Hückeswagen und Marienheide bespannt. 1910 – mit Eröffnung der Zweiglinie nach Anschlag – wurde in Wipperfürth eine Lokstation errichtet, die die Hückeswagener Aufgaben übernahm. Diese Lokstationen wurden später wieder aufgelöst. 1931 verkehrte erstmals ein Eilzugpaar auf der Strecke Lennep – Marienheide,

das als E 366/E 367 Wuppertal-Elberfeld über Dieringhausen mit Olpe im Sauerland verband.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erreichte die Zugfrequenz mit Indienststellung der neuen Schienenbusse der Baureihe VT 95 ihren höchsten Stand. 1952 hatte das Bahnbetriebswerk Wuppertal-Steinbeck diese neuen Fahrzeuge erhalten, die nun in verkehrsschwachen Zeiten lokbespannte

■ Nach dem Zweiten Weltkrieg erreichte die Zugfrequenz mit den neuen Schienenbussen ihren höchsten Stand.

Reisezüge ersetzen und die Rentabilität des Zugverkehrs auf der Strecke verbessern halfen.

Welche Perspektiven die Strecke Remscheid-Lennep – Marienheide in den 50er-Jahren hatte, zeigt sich daran, dass noch 1956 ein neues Bahnhofsgebäude in Hückeswagen das im Krieg zerstörte alte Empfangsgebäude ersetzte.

Der Niedergang der Strecke begann Anfang der 60er-Jahre. Zunächst wurde der Abschnitt Anschlag – Wipperfürth 1960 stillgelegt, danach folgte die Aufgabe mehrerer Stückgutabfertigungen und die Zahl der täglichen Güterzugpaare sank von



Remscheid-Lennep war nicht nur Endbahnhof der Wippertalbahn, sondern auch Durchgangsstation der Hauptbahn Wuppertal – Solingen-Ohligs, auf der ebenfalls 212er eingesetzt waren (7. Januar 1985)



In Marienheide trifft die Wippertalbahn (links) auf die Volme-Agger-Bahn (rechts). Der Nahverkehrszug kommt von Lennep (27. Januar 1984)



Blick auf den Bahnhof von Wipperfürth am 4. Juli 1984: Nachdem der Nahverkehrszug nach Marienheide abgefahren ist, kann der Nahgüterzug in Richtung Lennep ausfahren

drei auf zwei. Mit Indienststellung der stärkeren und größeren Schienenbusse der Reihe VT 98 konnten zwar nun mehr lokbespannte Züge durch die preiswerteren Triebwagen ersetzt werden, der so genannte „Nebenbahnretter“ konnte aber weitere Rationalisierungsmaßnahmen nicht verhindern. 1965 fuhren zum letzten Mal durchgehende Güterzüge zwischen Remscheid-Lennep und Dieringhausen, Wipperfürth wurde lediglich durch Übergaben von Remscheid-Lennep aus weiter bedient. Zehn Jahre später endete der Stückgutverkehr ganz und am Wochenende entfielen sämtliche Reisezüge; die Stilllegung der Strecke drohte unmittelbar.

Zurück zur guten, alten V 100

Von 1980 an wurden die Schienenbusse wieder durch lokbespannte Züge ersetzt, die zunächst aus Kölner oder Krefelder Loks der Reihen 212 und Maschinen der 216er-Familie und Umbauwagen des Typs 47g bestanden.

Im letzten Jahr des Bw Dieringhausen (Auflösung 1982) kamen auch zuer dieser Dienststelle zum Einsatz.

Der Ersatz der Schienenbusse durch lokbespannte Züge verschlechterte die Rentabilität der Strecke erheblich und es war nur noch eine Frage der Zeit, wann der Reisezugverkehr weiter eingeschränkt oder sogar gänzlich eingestellt werden würde.

So wurde ab 1982 die Anzahl der Reisezüge weiter reduziert und der parallele Busverkehr entsprechend ausgeweitet. Zum Sommerfahrplan 1985 kam dann das Aus, zunächst für den östlichen Streckenast: Am 1. Juni 1985 endete der gesamte Schienenverkehr zwischen Wipperfürth Ost und Marienheide. Zwischen Wipperfürth und Wipperfürth Ost beschränkte sich der Verkehr nun auf ein einziges werktägliches Schülerzugpaar.

Ein Jahr später, am 31. Mai 1986, verlor auch der westliche Streckenast zwischen Wipperfürth Ost und Remscheid-Lennep den Reisezugverkehr. In diesem letzten Betriebsjahr beschränkte sich der Reisezugverkehr werktags auf lediglich vier Zugpaare, ein Angebot, das keine neuen Kunden auf die Bahn locken konnte.

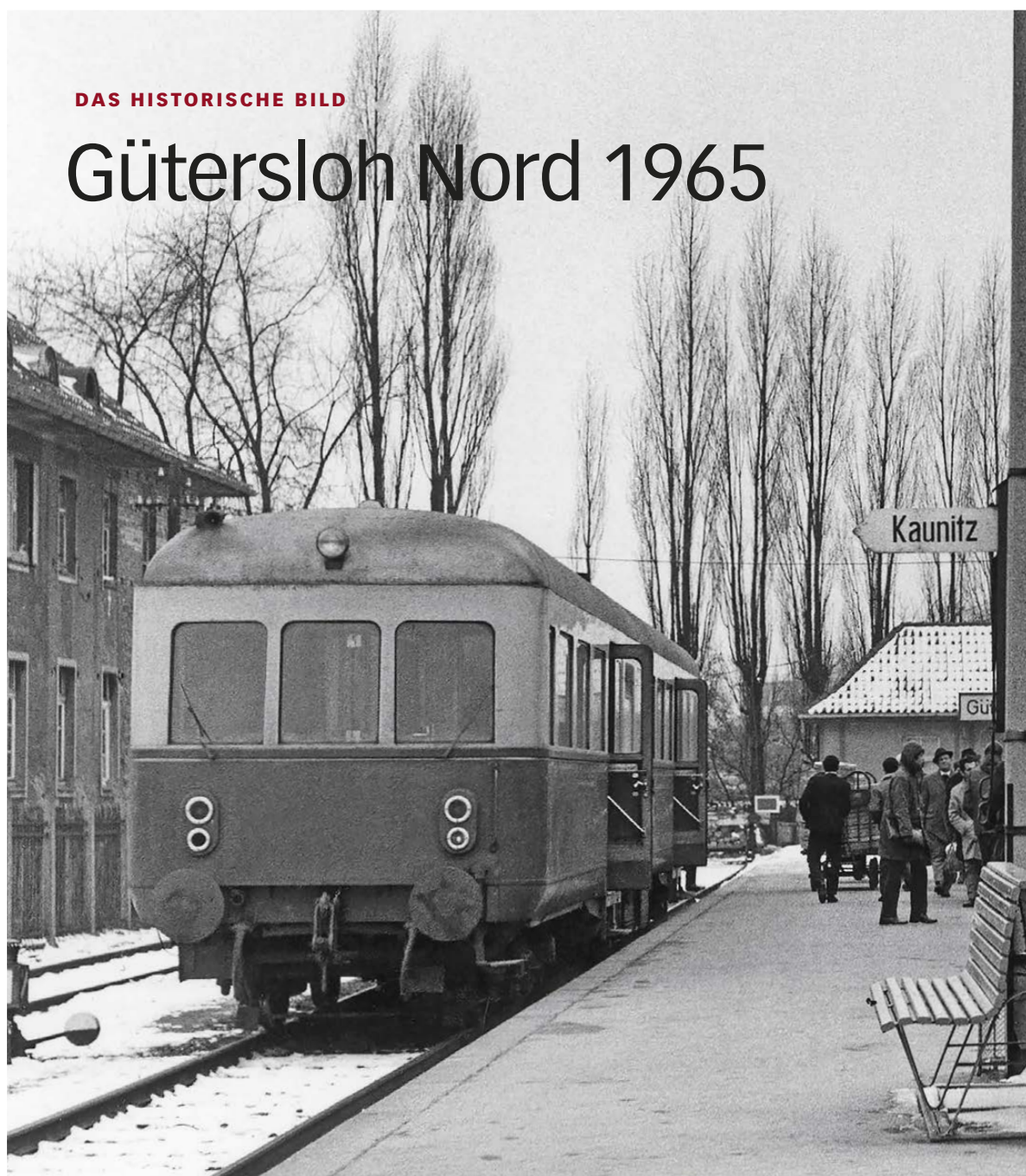
Weitere neun Jahre verkehrten Übergabegüterzüge zwischen Remscheid-Lennep und Wipperfürth, bevor am 30. Dezember 1995 der Eisenbahnverkehr im Raum Wipperfürth endgültig und unwiederbringlich zu Ende war.

Bereits im Herbst 1986 hatte die Bahn mit dem Abriss der Gleise zwischen Marienheide und Wipperfürth Fakten geschaffen. Inzwischen ist auf der Trasse ein Radweg entstanden, bis auf den kurzen Tunnel bei Gogarten und das kaum noch als solches erkennbare Empfangsgebäude in Wipperfürth erinnert aber wenig längs des Radweges an die ehemalige Bahnstrecke Lennep – Marienheide.

Christoph Riedel

DAS HISTORISCHE BILD

Gütersloh Nord 1965



An einem Samstagmorgen im Februar 1965 ist der Stadtbus am TWE-Bahnhof Gütersloh Nord angekommen und eine große Schar von Reisenden strömt bei eisiger Kälte auf den Bahnsteig der Teutoburger-Wald-Eisenbahn. Damals war der Samstag noch ein regulärer Arbeitstag und die Züge der TWE noch ein unver-

zichtbares Verkehrsmittel ins Umland. Zu diesem Zeitpunkt wurde der TWE-Personenverkehr bereits weitgehend mit Triebwagen der Maschinenfabrik Esslingen abgewickelt.

Schwerpunkt war stets der rege Berufsverkehr von Gütersloh nach Versmold und Kaunitz. Der rechts zu sehende VT 62 war zu diesem Zeitpunkt



Frenz/Slg. Josef Högemann

von der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn angemietet, der VT 21 auf dem linken Gleis stammte von der Farge-Vegesacker Eisenbahn. Beide Bahnen hatten ihren Personenverkehr damals bereits eingestellt, sodass sie die Triebwagen entbehren konnten. Die TWE war noch bis 1978 im Schienenpersonenverkehr aktiv.

Aktuell bestehen sogar gute Aussichten auf eine Reaktivierung des SPNV auf Teilen der TWE. Das Gebäude rechts im Hintergrund ist auch heute noch Sitz der Bahnverwaltung und wurde erst kürzlich umfassend renoviert. Die Bäume und das Gebäude hinten mussten hingegen schon lange dem Straßenbau weichen.

Josef Högemann



Wegen akuten Lokmangels im Mai 1990 wurde die IV K auch vor Planzügen von Cranzahl nach Oberwiesenthal eingesetzt. Hier hat sie gleich den Bahnhof Hammerunterwiesenthal erreicht

Stefan Becher (alle)

STRASSENERSATZVERKEHR

IV K statt Bus

EINEN SOMMER LANG ■ Weil die Straße im Sehmatal unmittelbar nach der Wende saniert wurde, musste die parallel verlaufende Fichtelbergbahn die „Gummikonkurrenz“ ersetzen

Die Perspektive der Schmalspurbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal sah unmittelbar nach dem Mauerfall überhaupt nicht gut aus. Da tauchten – wie zur Torschlusspanik passend – noch einmal eine IV K mit einem alten sächsischen Personenzug aus den Anfängen des vorigen Jahrhunderts auf und fuhren von April bis Anfang September planmäßige Personenzüge. Der Grund? Der Bus konnte nicht fahren, da die Straße zwischen Cranzahl und Neudorf im engen Sehmatal grundsanziert wurde! Ob diese ungewöhnliche Maßnahme seinerzeit die Bahn rettete?



Zwei „Klassen“ genügen, mehr fasst der Bus auch nicht. Die Erde oben im Erzgebirge ist karg, das Klima rau. Die Geräusche einer IV K bringen die zwei Ponys nicht aus der Ruhe, den Bauern schon gar nicht ...

Ein wunderschöner Nachmittag im Mai des Jahres 1990: Am Schmalspurbahnsteig in Cranzahl ist ein kurzer Zug bereitgestellt. Er besteht aus zwei urigen, alten sächsischen Traglastenwagen und einem ebensolchen Packwagen. Was für ein Anblick! Es ist der sogenannte „Straßenersatzverkehr“, durch den die bestehenden Busverbindungen zwischen Cranzahl und Neudorf auf die Schiene verlagert wurden.

Plandienst mit IV K im Jahr 1990!

Mit leisem „klack-klack-klack“ und leicht kräuselndem Rauch nähert sich eine IV K und setzt sich vor den Zug. Es ist die 99 1608, die gerade frisch mit Kohle und Wasser versorgt wurde. Zusätzliche Züge, Lokmangel und nicht zuletzt enthusiastische Eisenbahnfreunde in den maßgebenden Dienststellen der Deutschen Reichsbahn haben dafür gesorgt, dass noch einmal eine echte alte sächsische Garnitur in unserem hochtechnisierten Heimatland des Jahres 1990 täglich in Planzügen anzutreffen ist.

Ich habe es mir im Wagen bequem gemacht. Es sind nur wenige Fahrgäste im Zug. Die Wagenfenster waren nur über einen Lederriemen zu öffnen, der mit einem kräftigen Ruck den Rahmen etwas vorzieht und damit das Senken der Fensterscheibe ermöglicht. Man musste natürlich aufpas-

sen, dass man nicht mitunter plötzlich den gesamten Rahmen in der Hand hielt.

Mittlerweile ist der Zug abfahrtsbereit. Der Aufsichtser hebt die Kelle und gibt einen Achtungspfeiff als Zeichen für die Abfahrt. Mit einem kurzen Ruck setzt sich der kleine Train in Bewegung. Durch das weit geöffnete Fenster dringen alle Geräusche der zischenden IV K herein.

Wir verlassen die Ortslage Cranzahl. Die Bahntrasse schmiegt sich an die Landschaft an und der Zug nimmt in beschaulicher Fahrt und über holprige Schienenstöße seinen Weg am Hang über den Häusern. Rechts unten auf dem Feld bestellt ein Bauer noch mit Pferden vorm Pflug sein Feld.

Respektsperson Zugführer

Es fehlt nicht viel und man fühlt sich wirklich in die Anfänge des 20. Jahrhunderts versetzt. Auf alle Fälle sind Stress und Hektik des Alltags bei so einer Fahrt schnell vergessen.

Plötzlich ein lautes Krachen: Die Tür wird ungestüm aufgerissen. Polternd tritt der Zugführer herein, der resolut zur Fahrkartenkontrolle auffordert. Durch seinen Schnauzbart, seine rote Schärpe über der Brust, seine stattliche Größe und den etwas grimmigen Blick wirkt er respekteinflößend, obwohl er erst um die 20 Jahre alt ist. Bestimmt, trotzdem dabei höflich, verrichtet er seine Arbeit



1990 gab es noch einen bescheidenen Güterverkehr. Und auch den bewältigte die 99 1608

und verschwindet bald wieder. War auch er in Wirklichkeit eine geisterhafte Person aus den frühen 20er-Jahren?

Wichtige Unterwegsstation Neudorf

Der nächste Haltepunkt ist Unterneudorf. Kein Mensch steigt hier ein oder aus. Vorn macht ein aus allen Fugen dampfendes und fauchendes Maschinchen wieder Betrieb, um die kleine Wagenschlange in Bewegung zu setzen. Frisches Maiengrün umgibt nun das Gleis und danach wird in einem großen Bogen der Blick auf Neudorf frei.

Im Bahnhof angekommen steigen die wenigen Fahrgäste aus. Hier wird die Kreuzung mit dem talwärts fahrenden Personenzug abgewartet. Danach setzt die Lok um und macht sich für die Rückfahrt fertig.

Sogar Güterzüge mit der 99 1608

Chronischer Ersatzteilmangel bei den Einheitsloks in jener Zeit hatte zur Folge, dass viele Maschinen der 1E1-Bauart dem Betriebsdienst nicht zur Verfügung gestellt werden konnten. Es gab sogar Tage, da bewältigten 99 1734 und 99 1608 den gesamten Verkehr allein auf der Strecke zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal. So wurde die IV K auch zur

Beförderung von Güterzügen herangezogen. Insgesamt knapp 70 Tonnen Last mutete man der kleinen Maschine vor einem GmP bei der anstrengenden Bergfahrt zu. Das waren drei Wagen und ein Rollwagen mit aufgebocktem Güterwagen. Reine Güterzüge bestanden oft nur aus einem beladenen Rollwagen und dem dazu gehörigen Packwagen, talwärts allerdings nahm die 99 1608 eine „ganze Leine“ an die Kupplung.

Das kommt nicht wieder. Oder?

Seit einem Vierteljahrhundert ist das nun Vergangenheit. Es war einzigartig, in dieser damals abgeschiedenen Welt den Eisenbahnbetrieb bei einer Mitfahrt oder an der Strecke zu erleben, kam doch fast jede halbe Stunde ein Schmalspurzug. Unsere Bilder zeigen etwas vom ehemaligen Betriebsgeschehen. Die Atmosphäre von damals kann man teilweise an den Schmalspurstrecken Sachsens sicherlich auch heute noch atmen, aber die einmalige Ruhe wird wohl nicht so schnell wiederkehren. Die 99 1608 war stets zuverlässig und gehörte damals recht schnell zum gewohnten Bild. Heute ist die Maschine bei der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft in Radebeul stationiert und nach wie vor betriebsfähig.

Stefan Becher

12x LOK MAGAZIN + Geschenk



Ihr Willkommens-
geschenk
GRATIS!

TEE Tasse

Von der exklusiven Sammlertasse mit
Zugbegleitermotiven der legendären
TEE »Rheinpfil« und »Mediolanum«
sind nur noch wenige Exemplare vor-
handen - jetzt zugreifen!



Mein Vorteilspaket

- ✓ Ich spare 10% (bei Bankeinzug sogar 12%)!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem
Erstverkaufstag (nur im Inland) bequem nach
Hause und verpasse keine Ausgabe mehr!
- ✓ Ich kann nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen
und erhalte zuviel bezahltes Geld zurück!

Das LOK MAGAZIN-Vorteilspaket

☒ **JA**, ich möchte mein LOK MAGAZIN-Vorteilspaket

Bitte schicken Sie mir LOK MAGAZIN ab sofort druckfrisch und mit **10 % Preisvorteil** für nur € 7,10* (statt € 7,90) pro Heft (Jahrespreis: € 85,20*) monatlich frei Haus. Ich erhalte als Willkommensgeschenk die TEE Tasse*. Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündigen.

☐ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos)

☒ Datum/Unterschrift

Sie möchten noch mehr sparen?

Dann zahlen Sie per Bankabbuchung*** (nur im Inland möglich) und **Sie sparen zusätzlich 2 % des Abopreises!**

Ja, ich will sparen und zahle künftig per Bankabbuchung
□ pro Quartal nur € 20,87 □ pro Jahr nur € 83,50

WA-Nr. 620LM61125 – 62189163



Ihr Geschenk

IBAN: DE _____
Bankleitzahl _____ Kontonummer _____

Bankname

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.lokmagazin.de/agb oder unter Telefon 08105/5321617.

Datum/Unterschrift

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an:
LOK MAGAZIN Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching oder per Fax
an 0180-532 16 20 (14 ct/min.), per E-Mail: leserservice@lokmagazin.de

www.lokmagazin.de/abo

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten
** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie
*** Gutschriften 0103220000534/74



DIE ECHAZTALBAHN

Zehn Prozent Steigung!

EINFACH ZU STEIL ■ Eine Umstellung auf reinen Reibungsbetrieb wie auf den ehemals preußischen Zahnrad- und Reibungsstrecken hat es zwischen Honau und Lichtenstein nie gegeben. Die zehn Prozent waren einfach zu steil

Nachdem mit der Industrialisierung und dem Eisenbahnbau im Königreich Württemberg eine neue Ära begonnen hatte, wollten auch die Gemeinden und Fabriken im Echaztal – ein Nebental des Neckars, das sich bis in die Schwäbische Alb erstreckt – am daraus resultierenden Aufschwung teilhaben. Die Erzeugnisse der Fabriken sollten schnell und kostengünstig auf weiter entfernte Märkte gelangen. Auch die Aussicht auf billige Arbeitskräfte von der noch kaum erschlosse-

nen Alb ließ das Interesse der Fabrikanten an einem Bahnneubau wachsen. Selbst die Verschönerungs-Vereine im Tal und der neu gegründete Albverein plädierten für diesen Strecken-Neubau, um die landschaftlichen Schönheiten des Echaztales und der Alb für weite Kreise der Bevölkerung und den Fremdenverkehr besser zu erschließen.

Schon 1868 hatte sich in Reutlingen ein Eisenbahnkomitee gebildet und warb bei der Eisenbahnverwaltung in Stuttgart vehement für den Ausbau



Das herrliche Foto aus dem Jahr 1893 vom talseitigen Ende der Zahnstange in Honau (links) mit der Lok ACHALM, der württembergischen FZ 691, zeigen wir auch deshalb, weil wir vom selben Fotostandort aus ein Motiv von 1961 mit der Zahnradlok 97 502 und einer Schienenbusgarnitur haben (oben)

Helmut Bader (2)

Kursbuch-Kartenausschnitt der Reichsbahn-Direktion Karlsruhe aus dem Jahr 1937

Herbert Stemmler



einer Bahnlinie hinauf auf die Alb und weiter in Richtung Donautal. Mit der Verabschiedung der Bahngesetze vom 28. Juni 1889 und 10. Mai 1890 über den Weiterbau von Honau nach Münsingen gab die Eisenbahnkommission der württembergischen Regierung für soch ein Vorhaben grünes Licht.

1891: Der Bau beginnt

Ab August 1891 begann der Bau der Bahntrasse am schon seit 1859 existierenden Bahnhof Reutlingen, der 374,8 Meter über N. N. lag.

Über die Haltestelle Eningen, die später in Reutlingen Süd umbenannt wurde, zog sich die Gleisführung talaufwärts nach Pfullingen. Dort durchschnitt sie auf 428 Metern Seehöhe den einstigen Friedhof. Hier entstand 1892 der Bahnhofplatz mit dem Bahnhofsgebäude samt den dazugehörigen Schuppen und Gleisanlagen. Der westliche Teil dieses Begräbnisplatzes diente anschließend

als Park, der allerdings nicht allzu überschwänglich die Bezeichnung Stadtgarten erhielt. Nur der östliche, neuere Teil diente daraufhin noch als Friedhof der Stadt Pfullingen.

Zuerst stetig leicht bergan

In einem Einschnitt unterhalb der heutigen Eisenbahnstraße durchquerte die Trasse den Fuß des Ursulabergmassives, im Pfullinger Sprachgebrauch „Urschlaberg“ genannt. Die Strecke zog sich weiter das Echaztal hinauf und erreichte bei 447,5 Metern über N. N. den Haltepunkt Pfullinger Papierfabriken, der in Pfullingen Süd umbenannt wurde, nachdem die Fabrik nach 1920 aufgegeben worden war. Südlich davon überquerte eine weitere Eisenträgerbrücke die Staatsstraße talaufwärts, später als Bundesstraße 312 bekannt. Dieser Brückenübergang existiert noch heute, über ihn führt ein Fahrradweg, der die ehemalige Bahntrasse nutzt.



Geschafft! In Lichtenstein ist 1957 die 97 504 (mit moderner DB-Laternen oben an der Rauchkammer) angekommen Stadtarchiv Münsingen

Talaufwärts erreichte die Trasse parallel zur schon 1811 ausgebauten Echaztalstraße nun den Nordrand von Unterhausen. Bei 481 Metern ü. N. entstand der Haltepunkt Spinnerei Unterhausen. Danach stieg die Gleisführung weiter an und führte wiederum durch einen Einschnitt, bevor bei 507 Metern über dem Meeresspiegel der Bahnhof Unterhausen erreicht wurde.

Von dort aus erreichte die Bahn weiter talaufwärts den auf 525 Metern Seehöhe gelegenen Bahnhof Honau. Nach nur neun Monaten Bauzeit, von August 1891 bis Mai 1892, konnte die 11,4 Kilometer lange Strecke im Echaztal fertiggestellt und am 2. Juni 1892 festlich eingeweiht werden.

Die Honauer Steige nach Lichtenstein

Nach der Einweihung der Linie von Reutlingen nach Honau gingen die Bauarbeiten am Alaufstieg weiter. Der seinerzeit ausgearbeitete Plan

Blick aus dem Führerstand des VT 97 im Bahnhof Unterhausen. Nach einem kurzen Halt geht es weiter bergan gen Honau Wolfgang Geisel



zeigte die Linienführung des Alaufstiegs, den Weiterbau hinüber nach Kleinengstingen auf der Hochfläche und die Weiterführung der Bahn bis Münsingen und Schelklingen, um dort an die vorhandene Bahn im Donautal anzuschließen.

Der Bau ab Honau erzwang von allen Gewerken eine technische Meisterleistung. Sie mussten bei 703,4 Metern über dem Meer (zukünftige Station Lichtenstein) die Albhochfläche erreichen. Dank Oberbaurat Klose, dem Leiter der Maschinenabteilung der Königlich-Württembergischen-Staatseisenbahnen, und der Anwendung des Riggenbach'schen Zahnstangensystems gelang es, die Strecke mit der geforderten Maximalsteigung von 1:10 zu bauen. Sie überwand vom Bahnhof Honau bis zur Station Lichtenstein bei 2,1 Kilometern Länge eine Höhendifferenz von 178,9 Metern.

Schotter gleich vor Ort gewonnen
Am 11. September 1892 begannen die Bauarbeiten. Der weitere Ausbau der Strecke ab Lichtenstein ist ab dem 19. April 1893 belegt, wobei Bauzüge schon seit Anfang April die erst später offiziell freigegebene neue Honauer Steige befuhren. Ab Mai 1893 dampften probenhalber die ersten Personenzüge von Honau hinauf zur Station Lichtenstein.

Schotter gleich vor Ort gewonnen

Die Arbeiter kannten ihre schwere Arbeit auf der Trasse: Dazu gehörte das Heraussprengen von störenden Felsnasen, den anschließenden Weiterbau im brüchigen Kalkgestein samt Einbau von Faschinen und der notwendigen Drainage. Auch das Brechen von gesprengtem Gestein in bestimmte Größen zu passendem Schotter für den Aufbau der Bettung gehörte zu ihren Arbeiten.

Die neun Meter langen Schienen, 13 Zentimeter hoch, wurden auf imprägnierten Schwellen mit schwebenden Stößen verlegt. Für Weichen wurden Stahlschwellen verwendet. Die Montage der Zahnstange wurde am Schluss vorgenommen.

Die neun Meter langen Schienen, 13 Zentimeter hoch, wurden auf imprägnierten Schwellen mit schwebenden Stößen verlegt. Für Weichen wurden Stahlschwellen verwendet. Die Montage der Zahnstange wurde am Schluss vorgenommen.

In den „Albvereinsblättern“ war im April 1893 zu lesen: „Die Bauarbeiten auf der Steige gehen dem Endausbau entgegen.“

Die Freigabe der 23,482 Kilometer langen Eisenbahnlinie vom Bahnhof Honau über die Steige hinauf zur Station Lich-



In Reutlingen rollt ein Zug von der Alb her und aus dem Echaztal ein. Als letzter der drei Wagen läuft ein schöner württembergischer Vierachser mit, Zuglok ist die 97 504

Slg. Helmut Bader

tenstein, hinüber nach Kleinengstingen und von dort weiter nach Münsingen feierten die Einwohner der dortigen Oberamtsstadt am 30. September und 1. Oktober 1893.

Der langsame und teure Verkehrsfluss auf der Honauer Steige deckte nur einen Teil der eigentlich angenommenen Transportkapazität aus dem

Gebiet des Neckartales über die Alb ab. Bald merkten die Verantwortlichen und betroffenen Bahnnutzer, dass ein Großteil der transportierten Güter leichter und kostengünstiger von der Donautalseite her das Gebiet der Alb erreichte als von der hochgepriesenen Albvariante durch das Echaztal. Ein Transitaufkommen, ähnlich wie über Geislingen

Im Bahnhof Honau konnte Wasser gefasst werden

Stadtarchiv Münsingen





Die Einfahrt in die Leiterzahnstange nach dem System Riggenbach in Honau

Helmut Bader

Helmut Bader: **Die Echaztalbahn**



Albaufstieg mit der Zahnradlok

128 Seiten, ca. 100 Abbildungen, Format 17 x 24 cm, Hardcover, www.suttonverlag.de

ISBN-13: 978-3-95400-552-9

und das Neckartal aufwärts über die Tübinger Linie, hatte die Bahnverwaltung gleich abgeschrieben. Dennoch musste man sich aber eingestehen, dass die Trasse das Echaztal aufwärts und per Honauer Zahnradbahn auf die vordere Reutlinger Alb es sehr wohl schaffte, in der relativ kleinen Region für einen wirtschaftlichen Aufschwung zu sorgen, von der sehr guten touristischen Erschließung der Gegend ganz zu schweigen.

Die Honauer Steige und ihr Ende

In den 60er-Jahren beschloss die Deutsche Bundesbahn Maßnahmen zur Stilllegung vieler unrentabler Strecken in ihrem Netz. Darunter fiel auch die Honauer Steige. Die Anrainer solcher Strecken demonstrierten dagegen, allerdings meist ohne Erfolg, so auch im Echaztal. Vom damaligen Einsatz zum Erhalt der Bahnstrecke zeugen noch heute Ordner voller Dokumente im Honauer Rathaus. Am Sonntag, dem 27. Juli 1969, befuhr der letzte Zahnrad-Triebwagen die Steilstrecke. Er verließ Honau um 20.15 Uhr und fuhr zurück nach Reutlingen. So endete der Personenzugverkehr.

Das Ende der Zahnradpflugs war schon früher gekommen. Bis zum 26. Mai 1962 hatten die fünffach gekuppelten Maschinen der Baureihe 97.5 die Steilstrecke befahren.

Ab Dezember 1970 begann der Abbau der Gleise, obwohl erst 1964/65 – kaum sechs Jahre vorher – das gesamte Zahnstangensystem erneuert worden war! Die Schienen machten Platz für einen Fahrradweg.

Auch der Oberbau der Strecke von Lichtenstein hinüber nach Kleinengstingen musste ab 1969 weichen. So „starb“ nach 78 Jahren Betriebszeit die Albquerverbindung von Reutlingen nach Schelklingen. Das leer stehende Lichtensteiner Stationsgebäude verfiel zusehends, nachdem Randalierer es demoliert hatten. Am 18. September 1972 kam seine letzte Stunde: Das alte Gebäude wurde abgetragen.

Erinnerungen aus der Zeit des Krieges

Aufgrund der Bombardierung des Reutlinger Bahnhofs durch amerikanische Flugzeuge im Februar 1944 erlitt die Lok 97 501 starke Schäden und musste bis Dezember 1944 in der Maschinenfabrik Esslingen notdürftig repariert werden.

Im Januar 1945 wurden die Reutlinger Bahnhofsanlagen erneut angegriffen. Dabei explodierte eine Bombe neben der 97 502 und beschädigte sie schwer. Nach dem Ende des Krieges stand sie in Esslingen, also in der amerikanischen Besatzungszone. Die dortigen Eisenbahner überlegten nun, die Lok zu verschrotten.

Den Bahnkollegen in Reutlingen, in der französisch besetzten Zone, fehlte allerdings die dringend benötigte Lok, nach einer Reparatur sollte sie möglichst bald wieder auf der Echaztalbahn ihren Dienst tun. Der „interne Kollegendraht“ funktio-



Frisch lackiert zeigt sich die 97 504 nach ihrer Ausmusterung 1962 in Reutlingen

Stadtarchiv Münsingen

nierte auch in dieser bitteren Zeit, und so stand die 97 502 eines Tages „zufällig“ und „mitnahmefähig“ auf einem Esslinger Gleis, um sie in einer Nacht- und Nebelaktion aus der amerikanischen Zone zu bringen. Das Husarenstück gelang. Die anschließende Reparatur im AW Friedrichshafen (französische Zone) ermöglichte dann wieder den Einsatz der 97 502 auf der Echaztalbahn.

Die Franzosen agierten pro Bahn!

Eine historische Überlieferung lässt deutlich werden, dass sich nach 1945 hauptsächlich die französische Besatzungsmacht dafür stark machte, die bahntechnische Infrastruktur zu erhalten. Auch der Münsinger Truppenübungsplatz zählte zu ihrem Einflussgebiet und sollte von der französischen Armee belegt werden.

Da Ulm und Blaubeuren zur amerikanischen Zone gehörten, blieb den Franzosen nur der von ihnen unmittelbar kontrollierte Zugang von Norden her. Daher fielen die Echaztalbahn und der Honauer Alaufstieg keiner Streichung anheim, wie noch in den 60er-Jahren ein französischer Offizier aus der ehemaligen Reutlinger Garnison bestätigte, der auch mit Transporten nach Münsingen zu tun hatte.

Die Strecke im Echaztal lebte länger

Dampflokomotiven kamen bis 1972 ins Echaztal nach Honau. Es waren in Tübingen stationierte Loks der Baureihe 64. Der Betrieb nach Honau en-

dete am 28. Mai 1983. Der allerletzte Sonderzug von Reutlingen nach Honau fuhr am 11. Oktober 1983. Der Gleisabbau dauerte nur kurze Zeit. So verschwand bis zum 9. März 1984 die Strecke talabwärts von Honau bis zum Bahnhof Reutlingen Süd. Auf den verbliebenen Gleisen zwischen dem Reutlinger Hauptbahnhof und Reutlingen Süd gab es jedoch bis September 1994 noch Güterverkehr. Dieser Abschnitt wurde zum 1. Juni 1995 offiziell eingestellt.

Helmut Bader

Loks der Reihe 94.1, württ. Tn, waren in Reutlingen für den Rangierdienst zuständig

Helmut Bader





LESERBRIEFE

LOK MAGAZIN

Postfach 40 04 09, D – 80702 München

Tel. (089) 13 06 99-750, Fax (089) 13 06 99-700

redaktion@geramond.de, www.lok-magazin.de



14. Juli 1958: Köln Hauptbahnhof

Hans Schmidt/Sig. H. Brinker

■ Zum Beitrag „Wo? Am Dom!“ im Heft 12/15:

Der Artikel über den Kölner Hbf war sehr interessant und gut bebildert. Besonders schön ist das erste Bild mit der 01 004 und 03 1021. Bei 01 004 vom Bw Hagen-Eckesey vor D 65 fällt sofort das fehlende dritte Spitzenlicht auf (Sommer 1958 schon Vorschrift), dafür hat sie moderne

Reflexglaslaternen auf der Pufferbohle. Bei 03 1021 (Bw Dortmund Bbf) ist es das bekannte Drei-Licht-Spitzenignal, aber mit DRG-Lampen.

01 004 wurde im September 1958, als alle 03.10 nach Hagen-Eckesey kamen, nach Paderborn umstationiert und bereits im September 1959 als eine der ersten DB-01 z-gestellt.

Dieser D 65 war von Köln bis Münster jahrelang Stammleistung des Bw Hagen-Eckesey, erst mit 01, ab Herbst 1958 der 03.10 bis zur Elektrifizierung im Mai 1964. Hoch interessant der D 172 Krefeld – Basel SBB mit dem Laufweg über Köln, rechts des Rheins bis Koblenz, ab dort linke Rheinstrecke bis Bingerbrück, dann über Bad Kreuznach nach Kaiserslautern. Dort wurde Kopf gemacht, dann Lokwechsel auf Baureihe 39 des Bw Kaiserslautern. Weiter ging es über Neustadt (W), Landau nach Karlsruhe, dort wieder Kopf und mit einer E 10 nach Basel. Ein heute unvorstellbarer Zuglauf!

Der D 172 im Abschnitt Köln – Kaiserslautern war im sechstägigen Umlaufplan der Reihe 03.10 des Bw Ludwigshafen enthalten, für den nur acht Loks zur Verfügung standen.

Dr. Joachim Ludwig, Heidelberg

Als gebürtiger Kölner und Eisenbahnfreund aus den 80er-Jahren kam ich auch im Dezember wieder nicht um das LOK MAGA-

HÄNDLERVERZEICHNIS: HIER ERHALTEN SIE DAS LOK MAGAZIN

Modellbahn-Spitzner

08468 Reichenbach Albertstr. 16

LokoMotive Fachbuchhandlung GmbH

10777 Berlin Regensburger Str. 25

Modellbahnen & Spielwaren M. Turberg

10789 Berlin Lietzenburger Str. 51

Modellbahn-Pietsch

12105 Berlin Prühßstr. 34

Buchhandlung Bernd Kohrs

22927 Großhansdorf Eilbergweg 5A

Buchhandlung Mahnke

27265 Verden Große Str. 108

Roland Modellbahnstudio

28217 Bremen Wartburgstr. 59

Buchhandlung Decius

30159 Hannover Marktstr. 52

Train & Play KG

30159 Hannover Breite Str. 7

Pfankuch Buch

38100 Braunschweig Kleine Burg 10

Goethe-Buchhandlung

40549 Düsseldorf Willstätterstr. 15

Buchhandlung Emil Müller

42287 Wuppertal Meckelstr. 59

Technoshop Modelleisenbahn

46238 Bottrop Scharnhölzstr. 258

Buchhandlung Scheuermann

47051 Duisburg Sonnenwall 30

Fachbuchhandlung Jürgen Donat

47058 Duisburg Ottlienplatz 6

WIE – MO

48145 Münster Warendorfer Str. 21

Buchhandlung H. Th. Wenner

49074 Osnabrück Große Str. 69

J. B. Modellbahnservice

49078 Osnabrück Lotter Str. 37

Schreibwaren Curt Paffrath

51379 Leverkusen Kölner Str. 1

Modellbahn-Center Hünnerbein

52062 Aachen Markt 9 – 15

Spielwaren & Bücher H. Brachmann

63450 Hanau Rosenstr. 9 – 11

Buchhandlung Diekmann

63739 Aschaffenburg Steingasse 2

Buchhandlung Kunkel

63814 Mainaschaff Milanstr. 6a

Buch & Zeitschr.-Agentur Harrassowitz

65205 Wiesbaden Kreuzberger Ring 7 b – d

Buchhandlung Dr. Kohl

67059 Ludwigshafen Ludwigstr. 44 – 46

Stuttgarter Eisenb.-u. Verkehrsparadies

70176 Stuttgart Leuschnerstr. 35

Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt

70193 Stuttgart Schwabstr. 96

Buchhandlung Albert Müller

70597 Stuttgart Epplstr. 19C

Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt

71334 Waiblingen Biegelwiesenstr. 31

Osiandersche Buchhandlung GmbH

72072 Tübingen Unter dem Holz 25

Buchhandlung Beneke

72074 Tübingen Gartenstr. 16

Kiosk Sternplatzpassage

73312 Geislingen Stuttgarter Straße 90

Bauer Modelleisenbahnen

74613 Öhringen Marktstr. 7

ZIN herum. Die übersichtliche Chronologie mit aufschlussreichen Zeichnungen und Fotografien zum Kölner Hauptbahnhof ist für jeden, der sich speziell mit rheinländischer Eisenbahngeschichte beschäftigt, ein Muss. Vor gut 30 Jahren hatte es mir dieser Bahnhof mit seiner gigantischen Hallenkonstruktion besonders angetan. Statt gemeinsam mit Familienangehörigen – wie es normale Menschen tun – in den einladenden Einkaufsstraßen (Schildergasse o. ä.) der Dom-Stadt zu flanieren, besuchte ich allein mehrere Stunden lang den damals noch etwas verwegenen und dunkel wirkenden Bahnhof, auf dessen Bahnsteigen es je nach Wetterlage kräftig zog. Die vergilbten Gläser der Hallenkonstruktion waren noch vom Rauch des Dampflokbetriebes gezeichnet, teilweise zerbrochen oder fehlten komplett. An manchen Tagen roch es am Bahnsteig intensiv nach Brauerei. Der betörende Geruch, der süffiges Kölsch verhiess, verstärkte die tolle Atmosphäre ...

Marc Schnell

■ **Zum Porträt „Besser als Triebwagen“ im Heft 12/15:** Bass erstaunt war unsere Redaktionsassistentin Brigitte Stuiber, als bei ihr das Telefon klingelte

und sich Günter Lulay meldete. Er sei der vierjährige Knirps auf dem Foto vor der 70 123 in unserem Porträt der badischen Ig! In den Jahren zwischen 1934 und 1941 weilte er mehrfach in Bad Dürkheim, um dort sein Asthma zu lindern. Der Großvater, selbst lange Zeit Eisenbahner, begleitete den Jungen gern zum Bahnhof. Dabei ist jenes Foto entstanden. Günter Lulay erinnert sich weiter an ein Anschlussgleis zur Saline, auf dem Akkuloks im Einsatz waren. *Redaktion*

Günter Lulay im Alter von vier Jahren vor der 70 123

Slg. R. Heym



Service rund ums Buch Uwe Mumm
75180 Pforzheim Hirsauer Str. 122
Modellbahnen Mössner
79261 Gutach Landstr. 16 A
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto
80634 München Schulstr. 19
Eisenbahn Treffpunkt Schweickhardt
86391 Stadtbergen Wankelstr. 5
Buchhandlung Jakob
90402 Nürnberg Hefnersplatz 8
Ritzer Modellbahnen
90419 Nürnberg Bucher Str. 109
Modellspielwaren Helmut Sigmund
90478 Nürnberg Schweigerstr. 5
Friedrich Pustet
94032 Passau Nibelungenplatz 1
Buchhandlung Kleinschmidt
95028 Hof Ludwigstraße 13
Schöningh Buchhandlung
97070 Würzburg Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder
1010 Wien Wollzeile 33
Modellbau Pospischil
1020 Wien Novaragasse 47
Technische Fachbuchhandlung
1040 Wien Wiedner Hauptstr. 13
Leporello – die Buchhandlung
1090 Wien Liechtensteinstr. 17
Leykam Buchhandels GmbH
8010 Graz Stempfergasse 3

Belgien und Niederlande
B.V.S. – Shop-Eisenbahnbüchershop
8200 Brugge 2 Stationslaan 2
van Stockum Boekverkopers
2512 GV Den Haag Westeinde 57

Nr. 413 | 02/16 | Februar | 55. Jahrgang

LOKMagazin

Internet: www.lok-magazin.de

Gegründet von Karl-Ernst Maedel †

Redaktionsanschrift

Postfach 40 02 09, 80702 München
Tel. +49 (0) 89 13 06 99 720
Fax +49 (0) 89 13 06 99 700
redaktion@geramond.de

Verantwortlicher Redakteur

Rudolf Heym, rudolf.hey@geramond.de

Redaktion

Michael Hofbauer (Chefredakteur)
Martin Weltner (CvD),
martin.weltner@geramond.de
Thomas Hanna-Daoud, Florian Dürr

Redaktionsassistent

Brigitte Stuiber

Ständige Mitarbeiter

Friedhelm Ernst, Thomas Feldmann, Alfred Gottwaldt, Markus Inderst, Udo Kandler, Andreas Knipping, Hans-J. Lange, Uwe Miethe, Eduard Saßmann, Malte Werning, Hans-B. Schönborn

ABO - HOTLINE

Leserservice, GeraMond-Programm

Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min)

Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min)

leserservice@lokmagazin.de

Gesamtanzeigenleitung

Thomas Perskowitz, thomas.perskowitz@verlagshaus.de, Tel. +49 (0) 89 13 06 99 527

Anzeigenleitung LOK MAGAZIN

Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de

Tel. +49 (0) 89 13 06 99 520

www.verlagshaus-media.de

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016

Litho: Cromika, Verona (Italien)

Druck: PHOENIX PRINT, Würzburg

Verlag:



GeraMond Verlag GmbH

Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung

Clemens Hahn

Herstellungsverwaltung

Nils Schleusner

Leiter Marketing & Sales Zeitschriften:

Andreas Thorey

Vertrieb Zeitschriften

Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Handel

MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

BAHNSTRASSE **STRASSENBAHN**
MAGAZIN

AUTO CLASSIC SCHIFF CLASSIC TRAKTOR XL

TRAKTOR CLASSIC FLUGZEUG CLASSIC

MODELLFAN FLUGMODELL

CLAUSEWITZ MILITÄR & GESCHICHTE

Preise: Einzelheft EUR 7,90 (D), EUR 8,90 (A), CHF 15,80 (CH),

bei Einzelversand zzgl. Versandkosten; Jahresabpreis

(12 Hefte) EUR 85,20 (incl. MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzugs erfolgt jeweils

zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abpreis ist hier im

Impressum angegeben. Die Mandatsreferenznummer ist die

auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: LOK MAGAZIN erscheint monatlich.

Sie erhalten LOK MAGAZIN in Deutschland, Österreich

und der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten

Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie beim Verlag.

© by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr

enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich

geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der

Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung.

Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird

keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Rudolf Heym;

verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz; beide

Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN 0458-1822 | 10813

GERA NOVA **BRUCKMANN**

VERLAGSHAUS

TITELTHEMA

Ossis im Westen



Dirk Höllerhage

Nach der Wiedervereinigung wechselten Lokomotiven und Wagen von Ost nach West und umgekehrt. Die zahlenmäßig stärkste Wanderung vollzogen die Elektroloks der Baureihe 243. Aber auch die sowjetischen Großdieselloks wurden im Westen heimisch. Ein Rückblick in bewegte Zeiten ...

GESCHICHTE

50 Jahre Museumsbahnen



Harald Kindermann/Sig. RH

Vor 50 Jahren wurde der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) gegründet. Im selben Jahr – 1966 – eröffnete die erste Museums-Eisenbahn Deutschlands ihren Betrieb. Die 1.000-mm-Bahn zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf ist damit die Urahnin aller unserer Museumsbahnen.

FAHRZEUGE

03.10 – DR-Reko-Lok



Thomas Pütz

16 der bei der Reichsbahn in der DDR verbliebenen Loks der Baureihe 03.10 erhielten den Neubau-Hochleistungskessels 39. Somit war die Reko-03.10 geboren. Für viele war und ist sie die schönste DR-Lok. Der herrliche 6/8-Takt ihres Drillingstriebwerks ist ein Genuss. Noch aktiv ist die 03 1010.

FAHRZEUGPORTRÄT

Akku-Triebwagen ETA 150



Helmut Brinker

Mit ihren Elektro-Triebwagen, deren Motoren den Strom aus Batterien bezogen, beschränkte die Bundesbahn einen Sonderweg, auf dem ihr niemand folgte. 1954 bis 1965 wurden 232 Triebwagen gebaut. Ihre Spitznamen zeugen von der Beliebtheit: „Biene Maja“, „Steckdosen-IC“ oder „Akku-Blitz“.



**NICHT VERPASSEN: DAS LOK MAGAZIN 03/2016
ERSCHEINT AM 19. FEBRUAR!**

Liebe Leserinnen und Leser,

Sie haben Freunde oder Bekannte, die sich ebenso für die Eisenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser.

Ihr

Verantwortlicher Redakteur LOK MAGAZIN

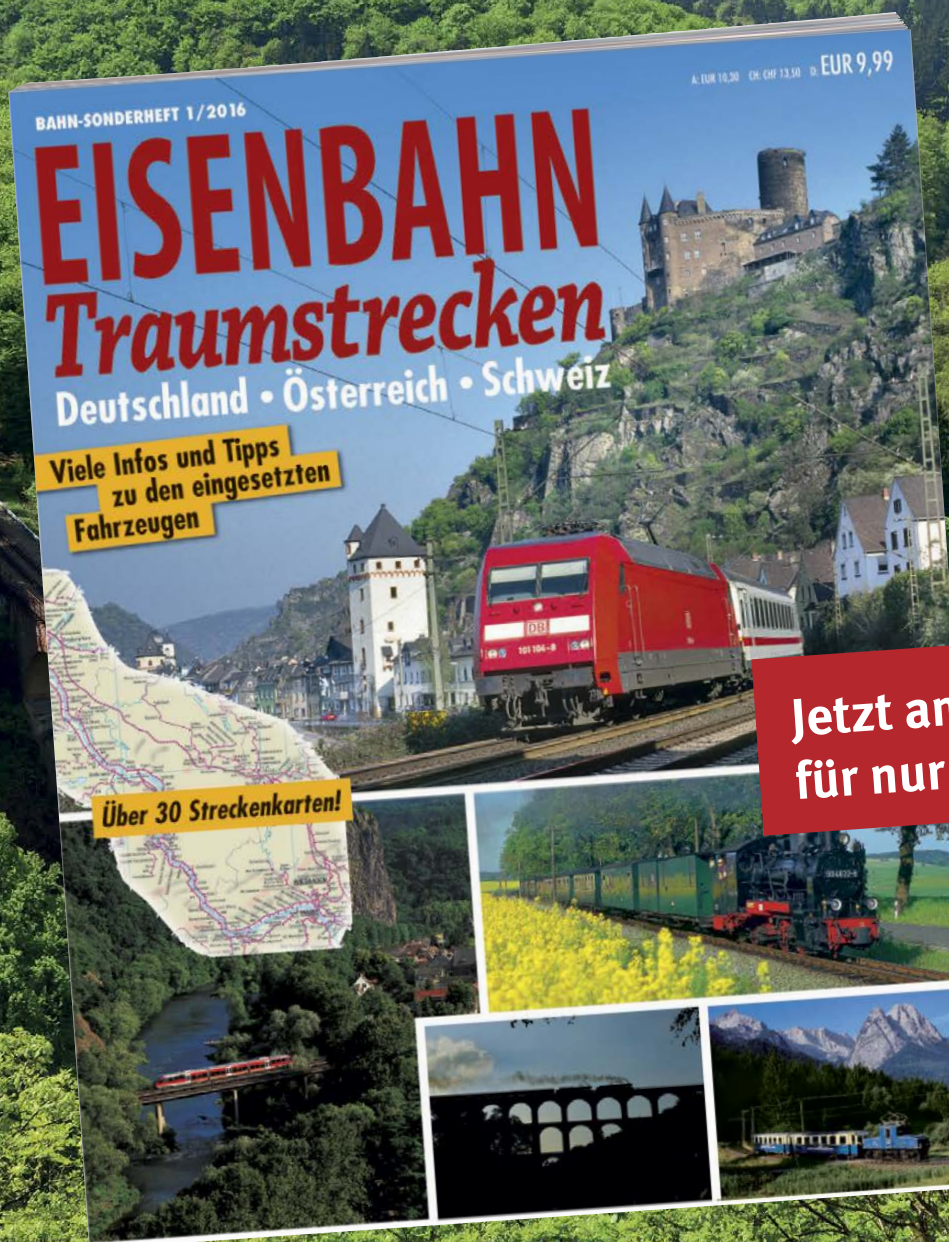
Im Winter 1980 strahlen nur die drei warm-gelben Lampen der 244 054 im Leipziger Hbf etwas Wärme aus. Entsprechend menschenleer ist alles.

Ralph Löderitz



Traumhafte Bahnfahrten

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80977 München



Jetzt am Kiosk oder unter:
www.geramond.de